JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 10

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska T. A. w Poznani

9. grudnia 1928

Przytomność umysłu



Niezwykła przytomność umysłu uratowała życie robotnikowi, pracującemu przy kablach podziemnych w Cleveland w Ameryce. Wychodząc z podziemi, ujrzał on tuż przed otworem pędzący na niego samochód. W tej samej sekundzie rzucił się całą siłą w bok, unikając śmierci, zemdlał natomiast zaraz po wypadku z powodu silnego wzruszenia.

Czas najwyższy zaprowadzić ład

Poznań, w grudniu.

Zbliżająca się Powszechna Wystawa Krajowa zmusza nas do zastanowienia się nad wieloma kwestjami, związanemi z problemem wzmożonego ruchu ulicznego. Oprócz zwiedzających, których rzesze ze wszystkich stron Polski będą napływały, przewidziany jest cały szereg zjazdów różnych organizacyj, jak to kół śpiewaczych, związków gimnastycznych, sportowych, lekarskich, społecznych itp. Wszystko to zaludni nasze spokojne ulice, zapełni tramwaje, autobusy, dorożki.

Najwyższy czas pomyśleć o tem i odpowiednio się do tego przystosować, a przedewszystkiem zaopatrzyć się w środki lokomocji. Poza zwiększonym ruchem tramwajów i autobusów, o którym myśli już przedsiębiorcza P. K. E., musi być również powiększona ilość naszych taksówek. O tem również pomyślano, nie wiadomo tylko, w jakiej formie da się to zrobić, gdyż projekt uruchomienia kilkuset dorożek samochodowych przez P. K. E. spotkał się ze sprzeciwem Rady Miejskiej, która stanęła na stanowisku, iż w tej sprawie inicjatywa powinna należeć do osób prywatnych. Nie wchodząc w to, czy stanowisko to jest słuszne, czy nie, musimy jednak przyznać P. K. E. rację pod tym względem, iż należy przygotować się zawczasu, gdyż prywatna inicjatywa mogłaby zawieść nietylko ilościowo, ale i jakościowo. — Z drugiej strony do Miejskiego Urzędu Policyjnego wpływa stale tak dużo podań o udzielenie koncesyj na taksówki, że jeśli się je uwzględniać będzie w szerszym zakresie, niż dotychczas, powinno to najzupełniej wystarczyć. Należy jedynie stawiać ostre wymagania, co do stanu pojazdów, które wewnętrznym i zewnętrznym wyglądem powinny odpowiadać wymaganiom estetyki i higjeny.

Pozatem bardzo ważną stroną jest zaopatrzenie taksówek w odpowiednich kierowców, nietylko fachowo wyszkolonych i przygotowanych do jazdy w znacznie wzmożonym ruchu, ale znających dobrze miasto. Ten ostatni warunek jest bardzo ważny, gdyż dotychczas na tę stronę ani władze policyjne, ani Województwo, które przeprowadza egzamin, nie zwróciły żadnej uwagi.

Bardzo często się zdarza, że pasażer musi sam wskazywać drogę kierowcy taksówki, gdyż ten nie wie zupełnie, gdzie się znajduje ta lub inna ulica. Dobrze, gdy pasażer zna miasto, ale tysiączne rzesze, zwiedzające wystawę, będą być może poraz pierwszy w Poznaniu, a wówczas poza stratą czasu na szukanie ulicy, pasażer z własnej kieszeni płaci za to, nieraz znaczne, nakładanie drogi. We wszystkich miastach zagranicą, a nawet w niektórych u nas, szofer, przed otrzymaniem pozwolenia na prowadzenie taksówki, musi zdać egzamin ze znajomości miasta. Wartoby to i u nas zaprowadzić.

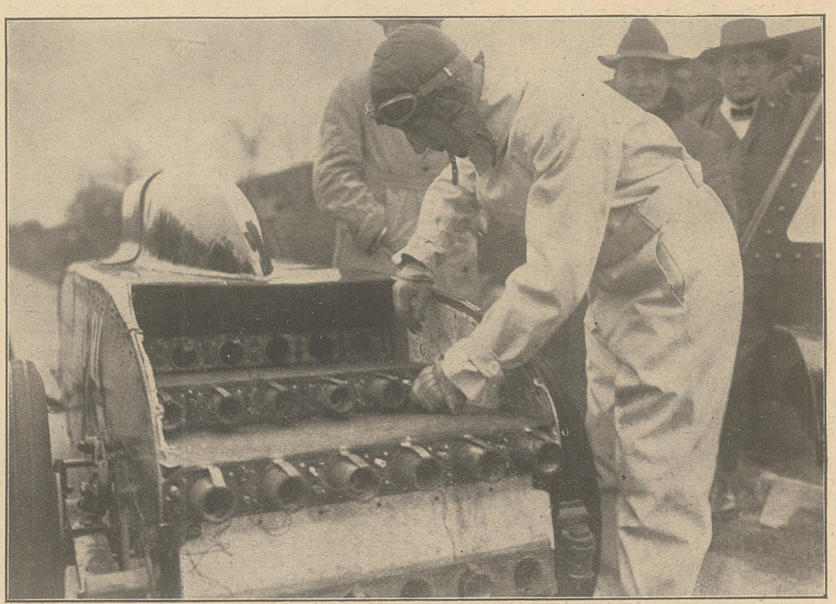
Ściśle z tem związane jest oświetlenie numerów domów, o które toczyły się niedawno walki w Radzie Miejskiej. Właściciele domów zapamiętale bronili się przeciw tej inowacji, motywując swój opór tem, iż jakoby jest to zwyczaj „wschodni", zaprowadzony w carskiej Rosji dla celów policyjnych. Nie wchodząc w pochodzenie tego zwyczaju, rozpowszechnionego także... we Francji, każdy chyba przyzna, iż jest to inowacja bardzo praktyczna, szczególnie właśnie dla taksówek, gdyż obecnie na naszych bądź co bądź ciemnych, źle oświetlonych ulicach odszukanie numeru domu, który jest umieszczony nieraz na malutkiej tabliczce, bywa niekiedy wprost niemożliwe.

Pozatem należałoby ujednostajnić numerację domów na wszystkich ulicach, gdyż obecnie jedne ulice mają z jednej strony parzyste, a z drugiej nieparzyste numery, inne natomiast są numerowane kolejno.

W jaki sposób mogą się orjentować przyjezdni, którzy niejednokrotnie będą swojemi samochodami przyjeżdżali dla zwiedzenia Wystawy, kiedy miejscowy szofer, czy przechodzień nie jest w stanie w tem się zorjentować?

Jednakże najważniejszem zadaniem miasta jest zorganizowanie prawidłowego ruchu, kiedy setki, a nawet tysiące automobili miejscowych i przyjezdnych będzie krążyło po ulicach, a dziesiątki tysięcy ludzi codziennie będzie odwiedzało nasze miasto. Jeśli teraz już codzień prawie kroniki przynoszą nam wia(Dokończenie na str. 11-tej.) *J. P.*

Nowy samochód rakietowy





Jak już donosiliśmy w poprzednim numerze, dnia 23. ub. m. odbyła się próbna jazda nowego samochodu rakietowego „Volkhart — R. I". Próba ta, o której podajemy obecnie kilka szczegółów, odbyła się z wyłączeniem publiczności na torze Avus. Nowy samochód rakietowy różni się od swych poprzedników przedewszystkiem odmiennym układem rakiet napędowych, przyczem miejsce kierowcy znajduje się w przedniej części pojazdu. Składniki rakiet są również znacznie ulepszone tak, że pojazd, jak wykazały próby, rusza z miejsca jak normalny samochód, bez nagłego szarpnięcia, rakiety zaś eksplodują ze znacznie mniejszym hałasem, niż w poprzednich typach. Podczas prób osiągnięto na dystansie 400 metrów szybkość przeciętną 60 km. na godz. Przy tej szybkości kierowca zdołał hamować pojazd w sposób zupełnie normalny. Na naszych rycinach widzimy układ rakiet nowego pojazdu oraz samochód w biegu z charakterystycznym pióropuszem dymu, znaczącym jego ślad.

Fot.: Keystone View



Część autostrady, kompletnie wybudowana i oddana do użytku publiczności

Autostrady na Kubie

— Co za egzotyczna historja, pomyśli sobie czytelnik, zabierając się do czytania niniejszego artykułu. Istotnie, zarówno kraj sam, jak i jego sieć drogowa, są pełne uroku egzotycznego..., nie-europejskiego. Nim jednak zabierzemy się do właściwego tematu — zrekapitulujmy, co o Kubie wiemy.

Przedewszystkiem, nieco geografji: Wyspa Kuba znajduje się mniejwięcej w centrum wielkiej płaszczyzny wodnej, stanowiącej morze Antylskie. Kuba jest, jeśli tak wolno się wyrazić, stacją węzłową, przez którą wiodą wszystkie linje okrętowe, łączące Atlantyk z Pacyfikiem, t. zn. morzem Spokojnem, jak również linje łączące Amerykę Południową z Północną. Od lądu stałego Kuba oddalona jest jedynie o sto mil, t. zn. o odległość Key West, najbardziej wysuniętego na południe punktu stanu Florydy, od Hawany, stolicy państwa wyspiarskiego. Między lądem stałym a Hawaną istnieje pospieszna komunikacja okrętowa i... kolejowa, t. zn. komunikacja ferry-boatami, statkami, przewożącemi całe wagony kolejowe. Długość wyspy wynosi 1,200 klm., szerokość — od 40 do 200 klm. Obszar liczy 114.524 klm. kwadr, t. zn. mniejwięcej 4 razy tyle ile ma Belgja. Klimat jest cudowny podczas sezonu suszy, od listopada do kwietnia. Latem, inaczej mówiąc, podczas pory dżdżystej, oświeżające działanie opadów czyni klimat znośnym. Na tem koniec wyjaśnień z dziedziny geografji fizycznej.

Teraz nieco geografji gospodarczej. W dość znacznych ilościach zbiera się na Kubie: tytoń, kawę, kakao, owoce. Głównym jednak produktem miejscowym jest konkurentka naszych poczciwych buraków — wiotka trzcina cukrowa, pod której uprawą znajduje się przeszło pół miljona hektarów ziemi. Trzcina cukrowa, przemysł cukrowniczy i przemysły wyrobów pochodnich stanowią o bogactwie kraju. Cukiem kubański — to nie byle co: 4 miljony tonn wytwarzane na tej wyspie stanowią 22 procent produkcji światowej. Także i tytoń, sławny na świat cały surowiec cygar hawańskich, przyczynia się do bogacenia swych plantatorów, przemysłowców i całego Państwa, któremu rocznie odrzuca przeszło 50 miljonów dolarów zapłaconych przez importerów „import".

Z kolei — nieco wiadomości historycznych: Krzysztof Kolumb anno domini 1492 odkrył Kubę, która przez cztery wieki pozostawała pod panowaniem hiszpańskiem. Pod koniec XIX wieku, idąc pod wodzą krewkich patrjotów, generałów Maceo i Gomeza, Kuba wypowiedziała posłuszeństwo „najbardziej katolickiemu" monarsze i urządziła powstanie, wynik którego może wypadłby na korzyść Hiszpanji, gdyby nie pomoc Wuja Sama. W zatoce Santiago flota amerykańska pokonała moc przeciwników emancypacji. Wraz z pokojem, który po walnej tej bitwie morskiej podpisano, rozpoczęła się pokojowa „penetracja" Kuby przez Stany Zjednoczone, których okupacja trwała lat trzy; dopiero 20 maja 1902 udało się Kubie uzyskać niepodległość; wszakże i niezależność nie była i nie jest pełną: wpływ St. Zjednoczonych jest nadal przemożny: Yankesi kontrolują finanse, eksploatują plantacje trzciny cukrowej itd. Niemniej wpływ Amerykan należy uznać za dodatni. Im to zawdzięcza Kuba swój rozkwit i postęp techniki, którego wyrazem najpiękniejszym jest rozrost sieci drogowej i budowa autostrad. Otóż i do-



Centralna autostrada na Kubie, o długości 1.150 klm. (wykonana w cemencie asfaltowym).

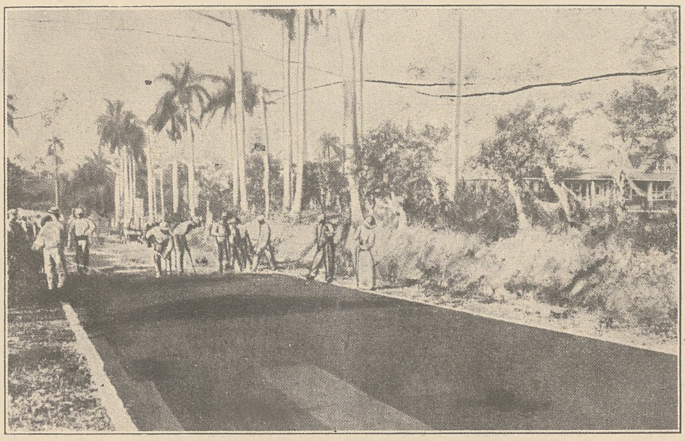
tarliśmy do tematu naszej pogadanki.

Właściwie to autostrady nie są w egzotycznych krainach jak w Kolumbji, Meksyku, Wenezueli i Kubie taką rzadkością, jaką są w Środkowej Europie. Wszędzie tam są one dobrze znane. Najpiękniejsze atoli autostrady posiada Kuba. Powstanie swe zawdzięczają nowemu prezydentowi republiki, generałowi Machado, który doskonale zrozumiał gospodarcze znaczenie rozgałęzionej sieci dróg, i to dróg nietylko odpowiadających wymogom automobilizmu turystycznego itp. lecz i potrzebom transportu wszelkich towarów najcięższego nawet kalibru. Program budowy autostrad opracował minister robót publicznych, p. C. M. Cespedes; do zrealizowania projektów przystąpiono bezzwłocznie.

Pierwszym, najważniejszym etapem robót była budowa „szosy centralnej". Droga ta stanowi niejako kość pacierzową wyspy, którą przecina na przestrzeni 1,150 kilometrów, łącząc stolicę z miastami stołecznemi 5 prowincyj; Pinar del Rio-Hawana-Mantazas-Camaguey-Mauzanillo-Santiago de Cuba. Roboty, które rozpoczęto odrazu we wszystkich prowincjach są na ukończeniu; już większa część szosy znajduje się na usługach publiczności.



Budowa centralnej autostrady. Połowa szosy ma już fundamenty cementowe Ruch pojazdów odbywa się na drodze polnej.



Nakładanie asfaltu na fundamenty cementowe.

Droga ta, koszt której wyniesie około 75 miljonów dolarów (tyle, ile wyniosła pożyczka zaciągnięta ostatnio przez Polskę), ma 6 metr. szerokości, w czem nie wliczone są dwa chodniki o łącznej szerokości 3,50 mtr. Jezdnia kryta będzie betonem asfaltowym położonym na tak grubych płytach cementowych, że opór ich przeciwko największym nawet ciężarom jest zapewniony. Wybrano asfalt, ponieważ na Kubie znajdują się znaczne jego złoża; cement trzeba było sprowadzać z zagranicy.

Nasze fotografje ilustrują poszczególne fazy robót: kładzenie fundamentów cementowych, polewanie asfaltem itd. Z uwagi na to, że podczas długotrwałego gęstnienia asfaltu, jeżdżenie po nim jest szkodliwe, chwycono się pomysłowego środka, mającego zabezpieczyć świeżo asfaltowaną szosę przed potajemnem jeżdżeniu po niej: poprostu gęsto „zasiano" na asfalcie kamienie skalne. Oczywiście, żaden samochód nie może się zapuścić w ochronione w ten sposób strefy.

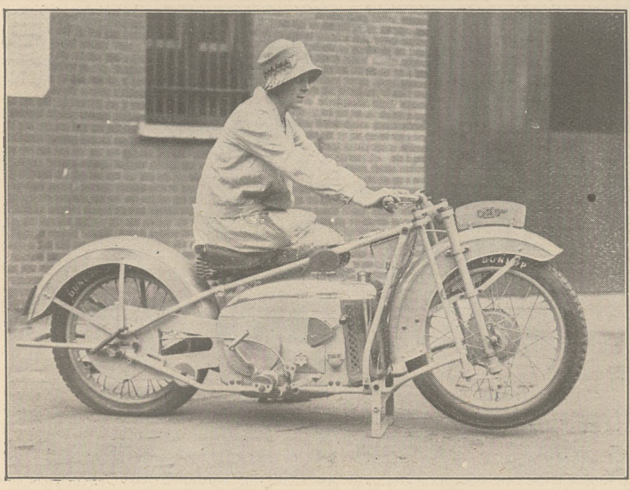
Nie będzie barjer kolejowych, gdyż szosę prowadzono przy krzyżowaniach z ko-

(Dokończenie na str. 11-tej.)

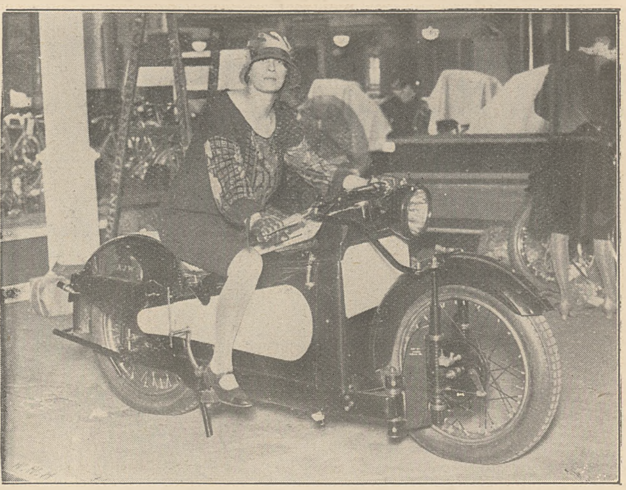


Podczas długotrwałego procesu gęstnienia asfaltu szosa usłana jest gęsto kamieniami, broniącemi dostępu na niewykończoną jezdnię

Londyńska „Olympia" Motocyklowa



Motocykl OEC Tinckler z zamkniętym blokiem motorowym i automobilową kierownicą „Duplex-Steereng".



Motocykl AJW 4-ro cylindrowy chłodzony wodą z „podwoziem" z blachy stalowej i z kierownicą automobilową.

Londyńska „Olympia-Show" dla motocyklów jest najstarszą wystawą motocyklów, i to wystawą w kraju, który produkcję swą w dużej mierze eksportuje, dlatego też jest ona nietylko wystawą, lecz przedewszystkiem targiem motocyklowym dla całego świata.

Wprawdzie w ostatnim roku z silną konkurencją wystąpił „Salon Motocyklowy" w Paryżu, traktowany tam poraz pierwszy jako odrębna część „Salonu Paryskiego". Mimo to „Olympia-Show" bezwątpienia utrzymała, i zapewne utrzyma też na przyszłość, a w każdym razie na czas dłuższy, swą pozycję dominującą. Mimo to Anglicy, zdając sobie sprawę z wielkiej siły atrakcyjnej „Salonu Paryskiego", nie zasypiali gruszek w popiele, lecz wytężyli wszystkie swe siły, aby swą „Olympię" przedstawić w jaknajlepszym świetle. Osiągnięto też pełny sukces tak pod względem handlowym, jak i pod względem frekwencji publiczności, mimo iż frekwencja w porównaniu do roku ubiegłego, wykazała minimalną zniżkę ok. 5 procent.

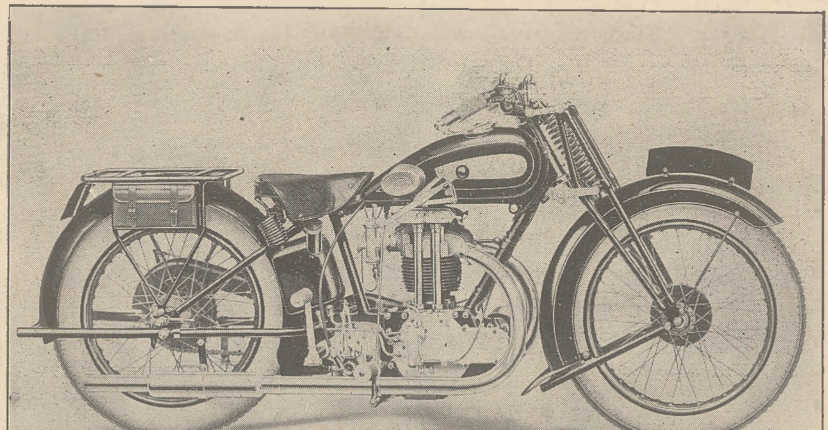
Udział państw, wytwarzających motocykle, był dość dobry, gdyż poza całym przemysłem angielskim, wystawiały swe wyroby cztery dalsze państwa, a mianowicie: Francja, Belgja, Stany Zjednoczone i Niemcy. Belgja, jak zwykle, była reprezentowana przez firmy „F. N." i „Gillet"; Stany Zjednoczone wystąpiły z firmami „Cleveland", „Indian" i „Excelsior-Henderson". Udział Francji był dość słaby, gdyż francuski przemysł motocyklowy cały swój wysiłek skoncentrował na „Salonie Paryskim"; dobrze obsadzone stoisko zaprezentowała jedynie firma „Automoto". Z niemieckich wreszcie firm wystawiały dwie, a mianowicie: „B. M. W." i „D. K. W." Zewnętrzny widok wystawy był nadzwyczaj barwny, ponieważ dekorację wykonywały firmy wystawiające we własnym zakresie i z tego powodu stoiska przedstawiały się bardzo różnorodnie, od najskromniejszych do najbardziej luksusowych, przyczem zastosowano niejeden doskonały pomysł reklamowy, mający na celu przyciągnięcie publiczności i przekonanie jej dla danego fabrykatu.

O ile chodzi o atrakcje reklamowe, to w pierwszej linji należy tu wymienić stoisko firmy Raleigh, która wystawiła motocykl mówiący. O skuteczności tego pomysłu świadczyły olbrzymie tłumy, otaczające stoisko tej firmy. Cała tajemnica „mówiącego motocyklu" polegała na tem, że w zbiorniku do benzyny umieszczono głośnik oraz mikrofon, przy pomocy których urzędujący w biurze funkcjonarjusz firmy udzielał odpowiedzi na zapytania, stawiane „mówiącej maszynie. Przyznać trzeba, że wykonanie motocyklów, wystawionych przez firmę Raleigh, nie pozostawiało nic do życzenia, co przemawiałoby za tem, że firma ta, która zresztą jest identyczna z fabryką skrzynek biegów dla motocyklów „Sturmey-Archer", nosi się z zamiarem rozszerzenia fabrykacji motocyklów, traktowanej dotychczas jako poboczna gałąź wytwórczości fabrycznej.

Dalej rzuca się w oczy stoisko firmy „Ascott-Pullin", której maszyny zwracały uwagę nadzwyczaj eleganckiemi kształtami przy doskonałem wykonaniu technicznem; zasługuje to tembardziej na podkreślenie, gdyż firma „Ascot-Pullin" jest firmą zupełnie nową, zaś „Olympia" pierwszym jej była występem.

Pozostałe maszyny angielskie mniejwięcej trzymają się pewnej stałej formy standardowej, przyczem stwierdzić należy wzrastające rozpowszechnienie ramy podwójnej zamkniętej. Jednakże firmy, które ramę tę stosują, z powodu niesłychanego konserwatyzmu publiczności angielskiej, równocześnie budują nadal także motocykle z ramami starego typu. Taką podwójną produkcją odznaczają się przedewszystkiem Norton, Triumph i Ok-Supreme. Wogóle tak ramy, jak i przednie widełki, zostały znacznie wzmocnione.

Przy silnikach niewiele się zmieniło. Zastosowano wprawdzie poczęści osłony dla zaworów, lecz osłonięcie to, wykonane często w formie zwykłej pokrywy blaszanej, jest naogół jeszcze bardzo niedoskonałe. Przy wszystkich lepszych i droższych modelach spotykamy prawie bez wyjątku smarowanie obiegowe z dwoma pompami do oliwy. W klasyfikacji silników zaszło znaczne przesunięcie na korzyść maszyn o pojemności 350-ciu ccm., przyczem równocześnie pojawiło się kilka maszyn o niezwykłej, jak na Anglję pojemności 200-tu ccm. Są to przeważnie typy, przeznaczone na eksport do Niemiec, gdzie — jak wiadomo — motocykle do 200 ccm. są wolne od podatku. Wzrost liczby motocyklów w kategorjach słabszych w głównej mierze spo-

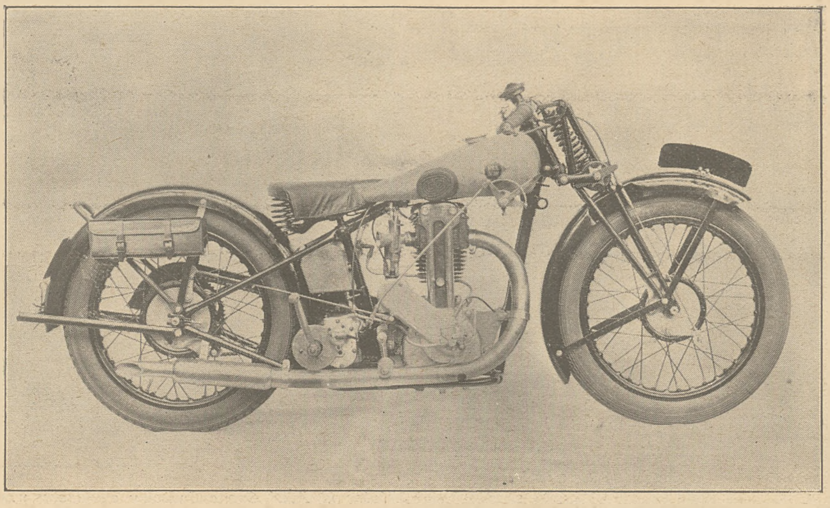


Motocykl AJS Supersport 500 ccm. model M 8, z zaworami wiszącemi.

wodowany jest silną konkurencją małego i taniego samochodziku. Silne maszyny kosztują prawie tyle, co mały samochód, nie dając ani w przybliżeniu takich wygód, tak że nabywcami motocyklów silnych są wyłącznie tylko sportowcy.

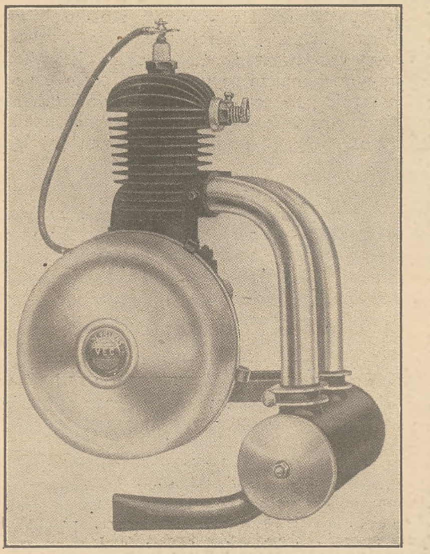
Z konstrukcyj specjalnych należy zwrócić uwagę na motor „Dunelt“ 250 ccm, wbudowany w motocykl „K-Royal“ tejże samej firmy. Silnik ten, dwutaktowy z kompresorem, mimo małej pojemności, odznacza się niezwykłą wydajnością 11 KM.

Motocykl ten odznacza się niezwykle precyzyjnem wykonaniem i niską ramą, która mu zapewnia doskonałe położenie podczas jazdy. Doskonałe silniki dwutaktowe wystawia pozatem firma „Villiers“. Z dalszych ciekawych konstrukcyj wymienić należy maszynę „OEC-Tinkler“, która posiada motor, chłodzony wodą. Silnik, skrzynka biegów, chłodnica i zbiornik na benzynę umieszczone są w jednym bloku, przyczem napęd na tylne koło uskutecznia się zapomocą całkowicie osłoniętego łańcucha. Nowością jest również tak zwana „Duplex-Steereng“, kierownica działająca na sposób kierownicy samochodowej. Podobną konstrukcją, t. j. silnikiem wraz ze wszystkimi organami napędowemi, umieszczonemi w szczelnie zamkniętem pudle, odznacza się również motocykl „AJW.“ Osłonę silnika i całego mechanizmu tworzy tutaj rama, wykonana z blachy stalowej.



Motocykl Rex-Acme Speed King Model 350 ccm, silnik Blackburne z zaworami wiszącemi.

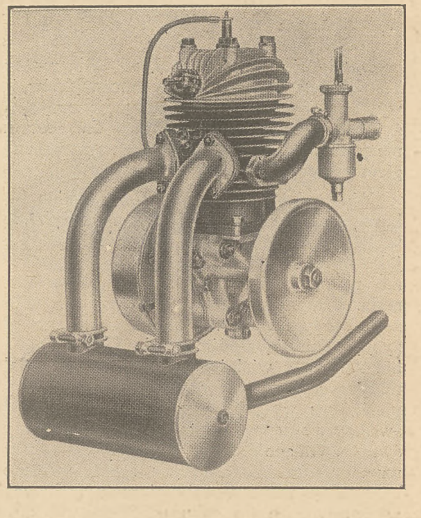
Niemałe zaciekawienie wzbudziło resorowanie tylnego koła, zastosowane poraz pierwszy w motocyklach „HRD-Vincent“ i „Brogh-Superior“. Obie maszyny posiadają za ramą górną drugą ramę pomocniczą, zawieszoną na sprężynach. Również pojawiły się motocykle z silnikami 4-ro cylindrowemi, a mianowicie wyżej wspomniana „Brough-Superior“ z resorowaniem tylnem, dalej „Mc. Evoy“ i „A. J. W.“ Pierwsze dwie posiadają motor z cylindrami w jednej linji i chłodzeniem powietrznem, wentylami stojącemi w „Brough-Superior“, a wałem noskowym ponad głowicami u „Mc. Evoy“, podczas gdy „A. J. W.“ jest chłodzona wodą. Ta ostatnia odznacza się również zastosowaniem kierownicy automobilowej. Inne firmy posiadają także nowe konstrukcje doświadczalne, nie demonstrują ich, zwyczajem angielskim, na wystawie, czekając, aż typy przez nich przygotowywane przejdą wszystkie próby bez świadków, że tak powiem w „kółku ściśle rodzinnem“.



Silnik Villiers 122 ccm, dwutaktowy odznacza się nadzwyczajną prostotą konstrukcji.

Z maszyn zagranicznych specjalną uwagę zwracają maszyny niemieckie, a mianowicie B. M. W., która pierwszy raz pojawiła się na wystawie angielskiej, oraz D. K. W. Ogólne zainteresowanie wywołała wśród fachowców nowa rama przy motocyklach B. M. W., wykonana całkowicie z prasowanej stali. Nadzwyczaj silna konstrukcja tej ramy jest powodem, że zajmują się nią przedewszystkiem interesanci z kolonij. Bardzo sceptycznie zapatruje się natomiast publiczność angielska na cylindry, ustawione w poprzek do kierunku jazdy, oraz na napęd kardanowy w motocyklach B. M. W. Stoisko drugiej niemieckiej firmy D. K. W. cieszy się bardzo wielką frekwencją, a główną sprężyną tej frekwencji są, w przeciwieństwie do B. M. W., niezwykle niskie ceny tych maszyn, które, mimo wysokiego cła ochronnego, mogą swobodnie konkurować z motocyklami angielskiemi. Na stoisku tem uwaga wszystkich koncentruje się na motocykl dwucylindrowy 500 ccm., chłodzony wodą, który na Olympji wystawiono już w ulepszonej formie ze skrzynką biegów, oraz instalacją elektryczną, połączoną z silnikiem w jednym bloku.

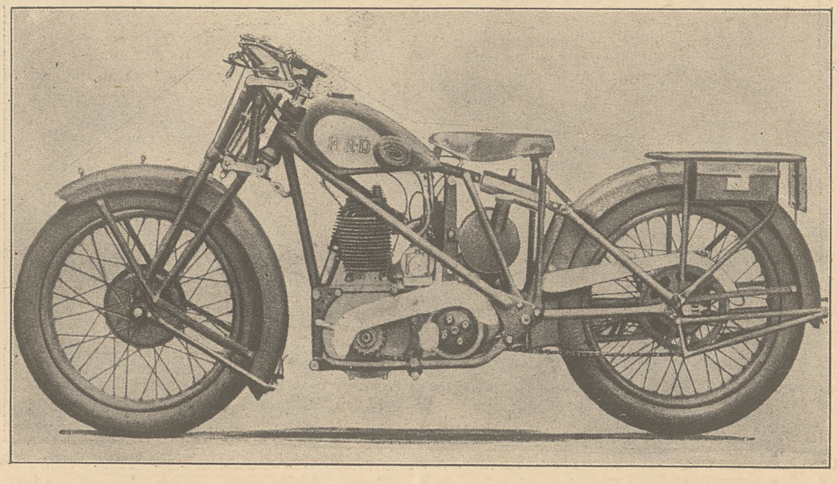
Motocykle francuskie i belgijskie, jak zwykle, odznaczają się doskonałem wykonaniem, nie pokazując jednak żadnych rewelacyjnych nowości, poza drobnemi ulepszeniami, które mają się przyczynić do większej wygody jadącego motocyklisty.



Dwutaktowy silnik Villiers 350 ccm. z podwójną rurą wydechową oraz podwójnem kołem rozpędowem.

Ogółem należy stwierdzić, że tak samo, jak w dziedzinie samochodów, tak też i w zakresie motocyklów, przygotowuje się poważny przełom, co do kierunku konstrukcyjnego. Są to oczywiście jedynie początki, gdyż znalezienie odpowiednich dróg niewątpliwie zajmie jeszcze wiele czasu.

S. Frank.



Motocykl HRD-Vincent 500 ccm uwidacznia ciekawą konstrukcję resorowanego koła tylnego.



FRED GILLET.

Niedorzeczna historja

„1000 funtów nagrody. Zgubiono pomiędzy Little Utterley a Londynem walizkę, zawierającą wielką ilość biżuterji, brylanty, rubiny, szmaragdy, perły, należące do miss Nita Esceter z teatru Melody".

— Co mówisz na to, Watts?

— Z tego anonsu wynika — rzekł dr. Watts — że sławna aktorka zgubiła swoją biżuterję.

Wielki detektyw uśmiechnął się:

— Mój drogi Watts, twoja prostota jest rozbrajająca, ale rozwiązanie tej sprawy jest, jak zwykle, mylne.

— Ja zawsze jestem w błędzie, a ty masz słuszność, Ohms. Czy jest w tem jaka pułapka?

— To musimy wybadać — rzekł agent śledczy. — Najpierw pojedziemy do teatru „Melody".

Wkrótce znaleźli się obaj w samochodzie dr. Watts'a, marki „Oxford". Gdy przejeżdżali ulicą Backer, spostrzegli „Cowley'a" z przytroczoną w tyle karoserji walizką, naznaczoną literami N. E.

— Co sądzisz o tem, Watts?

— Sądzę, że walizka zawiera ukradzioną biżuterję.

— Mylisz się, Watts. Miej jednak oko na ten samochód. Nie możemy wypuszczać z rąk żadnej nici.

W pół godziny później dojechali do miasteczka Little Utterley i zajechali przed hotel „Pod kogutem". Przed hotelem stały dwa samochody, jeden zielony „Oxford", podobny do doktorskiego, drugi szary „Cowley" z walizką, którą ścigali.

Pan Ohms prędko odpasał rzemienie z walizki i przełożył ją do samochodu dr. Watts'a.

— Zabezpieczmy ją, bądź co bądź.

— A zatem biżuterja jest w naszem posiadaniu — rzekł doktór. — Człowiek, który ją skradł, znajduje się w hotelu. Ta sprawa jest jasna, — niegodna twoich zdolności, Ohms. Nagrodę można uważać za naszą. Czy nie mam racji?



— Nie, — rzekł Ohms. — Ty nigdy nie masz racji.

Przy bufecie stało dwuch mężczyzn, prócz gospodarza. Jeden z nich, fircyk, ubrany w surdut z różą w butonierce, ze szpilką brylantową, w cylindrze i białych kamaszach; drugi w zniszczonem, szarem ubraniu sportowem.

— A teraz Watts'ie, — szepnął Ohms, — zgadnij, który z tych dwuch jest opryszkiem?

— Wygląd obydwuch nie podoba mi się, — odparł Watts. — Któregokolwiek wskażę, powiesz, że jestem w błędzie. Nie dziwiłbym się, gdyby obaj maczali ręce w tej sprawie.

— Przykro mi, Watts, ale twój wniosek jest, jak zwykle, mylny. Ale teraz rozwiąż inne zagadnienie. Na dworze stoją trzy samochody, do kogo należą?

— Jeden „Oxford" jest oczywiście mój. Tamten „Oxford" należy, przypuszczam, do tej osobistości w kamaszach. „Cowley" został prawdopodobnie skradziony przez tego małego jegomościa w sportowem ubraniu.

— Przekonasz się, że się mylisz we wszystkich trzech wypadkach.

— Czy nigdy nie mam racji? — spytał dr Watts z goryczą. — Chyba swój własny samochód mogę znać.

— Nigdy nie można wiedzieć, — rzekł detektyw łagodnie.

W tej samej chwili mały człowieczek w szarem ubraniu począł się żegnać i wyszedł z hotelu.

— Teraz zobaczymy, do którego samochodu wsiądzie. — rzekł Ohms.

— Zakładam się o butlę, że wsiadzie do „Cowley'a", — rzekł Watts.

— Mylisz się znowu, — rzekł Ohms sucho. — Otóż odjeżdża, w —

W tej chwili wejście młodej, wytwornie ubranej osoby zwróciło uwagę obydwuch przyjaciół. Mężczyzna w surducie powitał ją słowami:

— Hallo, Nita, czemu tak długo bawiłaś?

— Przykro mi, Bertie, pomagałam matce. No, tymczasem dowidzenia staruszku, — rzekła, całując gospodarza. — Spieszę na próbę do teatru. Ach! swoją drogą zapomniałam o walizce. Bertie, idź przynieś ją ze samochodu.

Gdy Bertie wyszedł, Watts trącił Ohms'a szepcąc: — Tajemnica się gmatwa.

— Przeciwnie, — rzekł Ohms, — wyświetla się. Ja miałem słuszność, jak zawsze.

Bertie powrócił ze skłopotaną miną. — Wyobraź sobie, walizka znikła.

— Znikła? — zawołała miss Nita.

— Znikła? — powtórzył gospodarz niedowierzająco.

— Znikła? — zawtórował dr. Watts.

Pan Ohms wystąpił z uśmiechem naprzód:

— Państwo wybaczą, że się wtrącam. Nazywam się Ohms. Oto mój przyjaciel dr. Watts. Pani jest zapewne miss Nita Esceter z teatru „Melody"?

— A ja jestem jej mężem i impressario, — rzekł Bertie. — I co dalej?

— Ja zaś jej ojcem, — wtrącił gospodarz.

— Miss Esceter, — rzekł Ohms. — Biżuterja pani nie zaginęła.

Miss Esceter spojrzała zdumiona.

— Skąd pan to wie?

— Gdy przyjaciel mój, Watts, i ja zajechaliśmy przed hotel, spostrzegliśmy walizkę, znaczoną literami N. E., przymocowaną do samochodu „Cowley". Obawiając się przy tych niepewnych czasach, aby nie skradziono jej, miałem tę śmiałość przenieść ją do samochodu dr. Watts'a, dla większej pewności.



— Ach! czyżby? Jest to oczywiście pewna śmiałość! A gdzie znajduje się obecnie?

— Ach! — rzekł pan Ohms ostrożnie, — gdzie znajduje się obecnie? Pani ogłaszała, że zaginęła, a teraz przekona się pani, że — rzekł, wyprowadzając ich na dwór i otwierając drzwiczki „Cowley'a" — że zniknęła rzeczywiście! — zakończył dość niespodziewanie.

— Niema jej! — krzyknęli wszyscy, prócz dr. Watts'a, który zawołał:

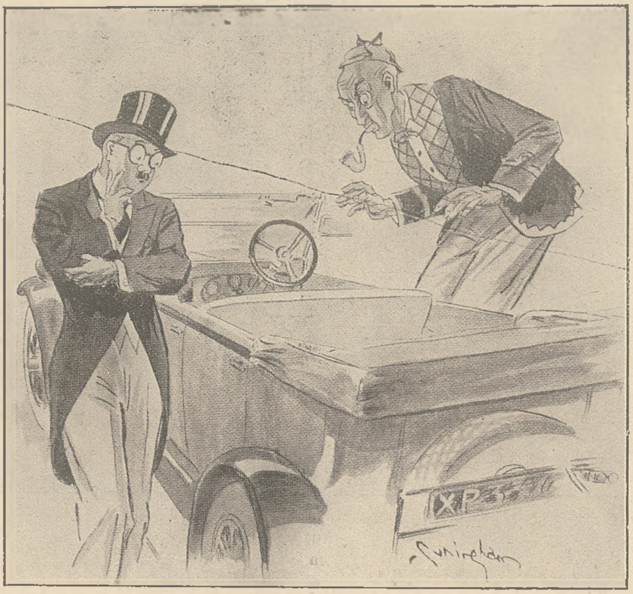
— I mój samochód również znikł! To nie mój wóz. Ten facet w sportowem ubraniu zapewne...

— Mówiłem ci, że mylisz się, kochany Watts'ie, — rzekł Ohms ze spokojem. — Powiedziałem ci, że człowiek może pomylić się co do swego samochodu. Jeżeli twój wóz skradziono, należy chwilowo do tamtego, o ile prawo na to zezwala.

— Miss Esceter, dziś rano ogłosiła pani, że zginęła walizka z biżuterją. Pani nie zgubiła jej wcale. Była to kaczka dziennikarska.

— Przyznaję się do tego, — rzekła miss Esceter.

— A zatem, — rzekł Ohms, — to co nie zginęło, nie może być znalezione. Z chwilą, gdy pani nie zgubiła walizki, nie może pani spodziewać się, abym ją znalazł i zażądał 1 000 funtów nagrody. Ale teraz, gdy zagubiłem ją dla pani, to co innego. Czy nie mam racji, Watts?



— Czy kiedy nie miałeś racji, Ohms?

— Baczność, — rzekł gospodarz, — kawaler z samochodem wraca.

Mówił jeszcze, gdy „Oxford", prowadzony przez małego człowieka w szarem ubraniu, zajechał pospiesznie.

— Przykro mi, — rzekł mały człowiek, — zdaję się, że zabrałem obcy wóz. Tyle „Oxfordów" na drodze, prawie wszystkie mniej lub więcej podobne. Zauważyłem pomyłkę dopiero, gdy zobaczyłem walizkę ze znakami N. E.

Ohms podał ciężką walizkę miss Esceter.

— Pani własność, — rzekł — zgubiona i znaleziona przezemnie. Jak będzie z nagrodą?

— Nagroda 1 000 funtów była wyznaczona za zwrócenie walizki z biżuterją, ta zaś nie zawiera żadnych klejnotów. — Bertie, odnieś te puste butelki do bufetu.

— Jest to, — rzekł Ohms, — pierwsza sprawa, którą przegrałem.

— Ściśle mówiąc, — rzekł dr. Watts, — nie przegrałeś jej wcale, gdyż walizka się znalazła. Atoli, cokolwiek powiem, będzie mylne, nie będę więc dyskutował dalej nad tą sprawą. Chciałbym zaproponować, że stawiam kolejkę dla wszystkich tu obecnych, ale jestem pewien, że Ohms natychmiast mi zaprzeczy i powie, że on funduje, więc przynieś nam gospodarzu na jego rachunek.

— A jeśli chcecie zobaczyć zabawny film, — dodał Bertie, — dam wam kilka zniżkowych biletów do teatru „Melody" na „Niedorzeczną historję". Zobaczycie tam samych siebie. Operator nasz towarzyszy nam cały czas, od samej ulicy Backer.

Tak miss Esceter zareklamowała najnowszą swą kreację.

Zadłużenie drogowe St. Zjednoczonych

Za rozwojem automobilizmu w Stanach Zjednoczonych poszedł rozwój dróg. Dane, zebrane przez Sekcję Informacyjną General Motors Corporation, wskazują jak poważne miejsce w budżecie poszczególnych stanów zajmują wydatki na drogi.

Według danych, otrzymanych z „Bank of America" oraz z innych źródeł, zadłużenie poszczególnych stanów zjednoczonych Ameryki Półn. wynosi w roku bieżącym blisko 2 biljony dolarów (dokładnie 1 971 354 167,26 dol.), z której to sumy 45,7% wydano na budowę dróg i mostów, tj. 900,930,781.92 dolarów.

Więcej niż ⅔ ogólnego długu, a prawdopodobnie i większa część zadłużenia na drogi, została spłacona w ciągu niespełna lat 8, co jest dowodem wysokiego poczucia odpowiedzialności poszczególnych stanów.

Suma tego olbrzymiego zadłużenia na drogi nie jest całkowita, albowiem wiele obligacyj zostało już w tym roku wykupionych, a pozatem poszczególne stany koszta budowy dróg pokrywały w pewnej części gotówką z dochodów bieżących.

Jeżeli porównamy zadłużenie na drogi w roku bieżącym z zadłużeniem w roku ubiegłym, to przekonamy się, że różnica jest niewielka, gdyż tylko 0,5 procent.

Największy dług drogowy posiada stan New York. Bo kiedy przeciętnie zadłużenie na drogi wynosi 7,59 dol. na każdego obywatela amerykańskiego, to w stanie New York zadłużenie to wynosi 9,36 dolarów na głowę. Po stanie New York idzie stan North Carolina, Illinois i California.

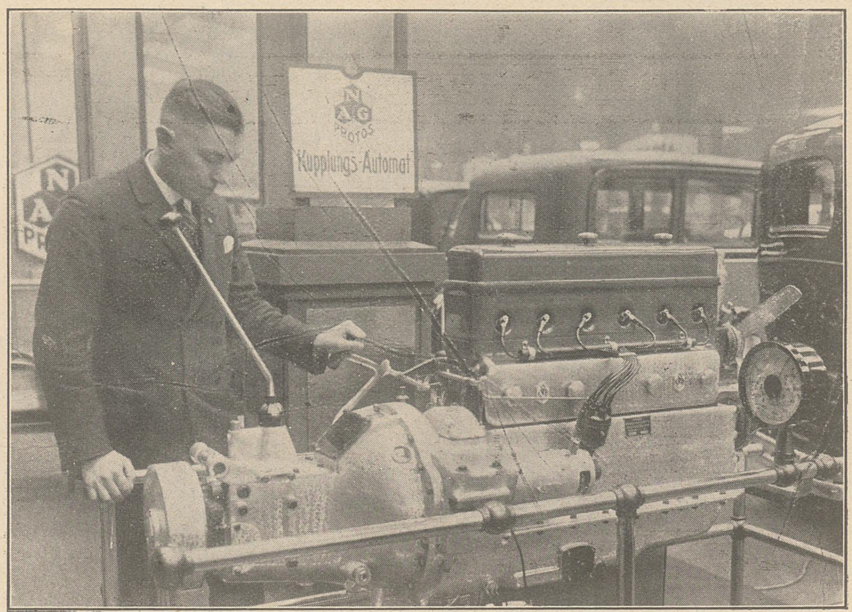
Termin „zadłużenia", użyty w niniejszym artykule, odnosi się tylko do długów długoterminowych. Zadłużenia krótkoterminowe w danym wypadku nie były brane pod uwagę.

Nowe sprzęgło automatyczne

Sztuka prowadzenia samochodu jest w niemałej mierze sztuką właściwego używania sprzęgła oraz przekładni i pozostanie najprawdopodobniej dopóty, dopóki większość samochodów będzie napędzana silnikami benzynowemi o ustroju, stosowanym obecnie. Oddawna więc konstruktorowie samochodów, oraz najwybitniejsi fachowcy z dziedziny konstrukcji przekładni, czyli skrzynek biegów, łamią sobie głowę, w jaki sposób uprościć i ułatwić obsługę przekładni oraz sprzęgła. Do ulepszeń tych dąży się nietylko dlatego, aby automobiliście-amatorowi ułatwić prowadzenia swego pojazdu, lecz także z tego względu, że właściwa obsługa organów zmiennych, przenoszących siłę silnika na koła napędowe samochodu, w znacznej mierze podnosi sprawność samochodu przy znacznem zaoszczędzeniu materjałów pędnych.

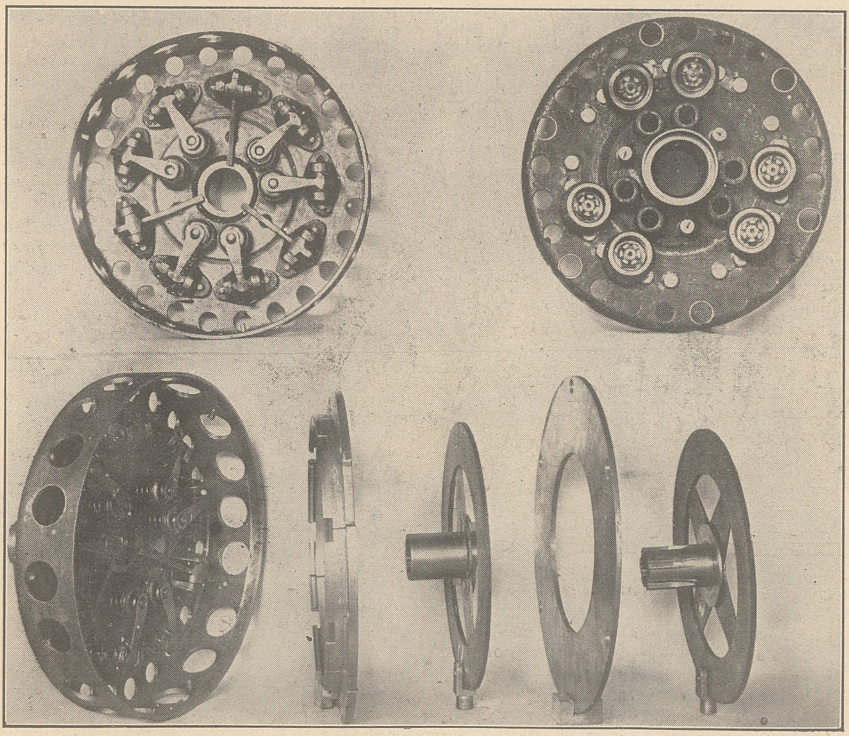
Te właśnie względy powodują, że na rynku samochodowym pojawiają się coraz to nowe konstrukcje skrzynek biegów, działających czy to zupełnie samoczynnie, czy też półautomatycznie. Niestety, wadą wszelkich, dzisiaj stosowanych, automatycznych przekładni jest niezupełna ich doskonałość i — co najważniejsze — wielka kosztowność fabrykacji. Jednym z ostatnich wyników dążenia do ułatwienia prowadzenia samochodów i racjonalizacji zużycia paliwa jest również stosowany obecnie w Anglji i Francji „wolny bieg", włączony pomiędzy silnik a koła napędzane.

Prawie że równocześnie wyłoniły się też pierwsze konstrukcje automatycznego sprzęgła, z których jedną, a mianowicie sprzęgło automatyczne Erdelena, opisywaliśmy już w „Samochodzie" w numerze 2. Działanie tego sprzęgła oparte jest na tej samej zasadzie, na jakiej pracują nowoczesne hamulce „servo vacuum". Z okazji Międzynarodowej Wystawy Samochodowej w Berlinie ukazał się nowy typ sprzęgła automatycznego, skonstruowany przez firmę N. A. G. — Protos, i zastosowany we wszystkich, przez firmę tę fabrykowanych, typach samochodów.



Sprzęgło automatyczne N. A. G. — Protos, wmontowane w blok napędowy.

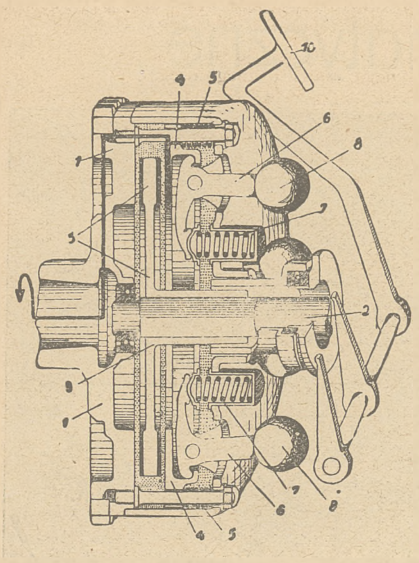
Sprzęgło automatyczne N. A. G. w konstrukcji swej zasadniczej oraz w działaniu nie różni się w niczem od normalnego, stosowanego obecnie sprzęgła suchego, jedno lub dwuwarstwowego. Jak w każdem innem, tak też w sprzęgle N. A. G., tarcze przyciskają się do siebie pod naporem sprężyn, przyczem sprzęgło można wyłączyć przez naciśnięcie pedału. Do tej zupełnie normalnej konstrukcji przyłącza się jednak nowy element, którego działanie sprawia, że funkcja włączania i wyłączania sprzęgła odbywa się zupełnie samoczynnie. Jest to mianowicie system sześciu dźwigni, połączonych ze sprężynami, oraz z regulatorem centryfugalnym. Sprężyny te, — nazwijmy je kontr-sprężyny — których napięcie jest obliczone w ten sposób, że przewyższa nieco siłę sprężyn sprzęgła, przeciwdziałają sprężynom sprzęgła i powodują, że sprzęgło przy nieczynnym silniku, lub też przy niewielkich obrotach jest wyłączone. Kontr-sprężyny nie działają jednak na sprzęgło wprost, lecz zapomocą dźwigni dwuramiennych, które na końcu drugiego ramienia wyposażone są w ciężarki. Ciężarki te nie wywierają żadnego wpływu dopóki silnik nie pracuje, lub ma obroty bardzo wolne. W tej samej chwili jednak kiedy przyciśniemy akcelerator, obroty silnika wzmogą się, ciężarki zaś przez siłę centryfugalną zostaną pociągnięte na zewnątrz, wywierając drugiem ramieniem dźwigni znaczne ciśnienie, przeciwdziałające naporowi kontr-sprężyn. Tem samem nadmiar siły, który dotychczas nie pozwalał sprężynom sprzęgła na zaciśnięcie płyt, zostanie zanulowany i sprężyny sprzęgła rozpoczynają normalne działanie, t. j. zaciskają płyty sprzęgła, łączą silnik z mechanizmem napędowym. Innemi słowy: z chwilą, kiedy dajemy gaz, sprężyny sprzęgła zaczynają działać, włączając sprzęgło zupełnie automatycznie.



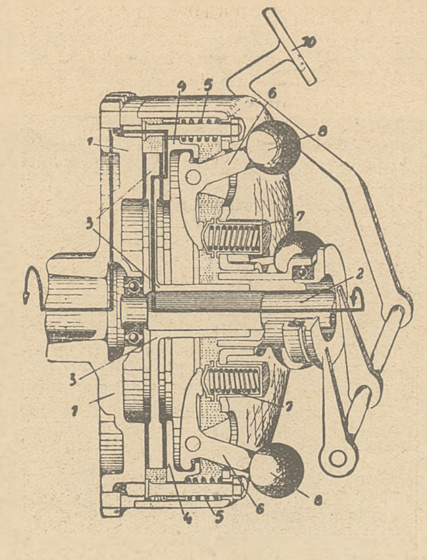
Części składowe sprzęgła automatycznego N. A. G. — Protos.

W praktyce więc działanie automatycznego sprzęgła będzie następujące: Sprzęgło przy wolnych obrotach motoru jest wyłączone, włączamy więc pierwszy bieg, poczem powoli dodajemy gazu. Sprzęgło włącza się automatycznie i pojazd rusza z miejsca. Po chwili odbieramy gaz, włączamy drugi bieg, gdyż sprzęgło przy odebraniu gazu znów automatycznie się wyłączyło i włączy się dopiero przy ponownem pociśnięciu akceleratora. W ten sam sposób, nie ruszając pedału sprzęgła, włączamy bieg trzeci. Jak widzimy, przez zastosowanie sprzęgła automatycznego obsługa samochodu upraszcza się bardzo znacznie, gdyż pozostają nam jedynie dwa przyrządy regulacyjne, t. j. lewarek skrzynki biegów i akcelerator.

Poza dogodnościami w samem prowadzeniu samochodu, dalsze zalety sprzęgła automatycznego ujawniają się w tem, że włącza-



Sprzęgło automatyczne N. A. G. Silnik nieczynny, ciężarki w położeniu normalnem, sprzęgło wyłączone. 1) Koło rozpędowe silnika. 2) wał napędowy, 3) i 4) tarcze sprzęgła, 5) sprężyny sprzęgła, 6) dźwignie, 7) kontr-sprężyny, 8) regulator centryfugalny.



Sprzęgło automatyczne N. A. G.. Silnik w biegu, ciężarki wychylone nazewnątrz, sprzęgło włączone. 1) Koło rozpędowe silnika, 2) wał napędowy, 3) i 4) tarcze sprzęgła, 5) sprężyny sprzęgła, 6) dźwignie, 7) kontr-sprężyny, 8) regulator centryfugalny.

nie sprzęgła odbywa się nadzwyczaj miękko i elastycznie, wskutek czego ochrania się bardzo skutecznie cały mechanizm napędowy samochodu. Dalej sprzęgło to działa zupełnie tak samo, jak wolny bieg, gdyż po każdem wyłączeniu gazu, silnik odłącza się od mechanizmu napędowego, pozwalając kierowcy na zupełne wyzyskanie rozpędu maszyny. Jak wiadomo, stosowanie wolnego biegu daje w praktyce dość poważne oszczędności w użyciu paliwa tak, że przez zastosowanie automatycznego sprzęgła zyskuje się dwukrotnie.

W samochodach N. A. G. pomimo zastosowania sprzęgła automatycznego, pozostawia się nadal pedał sprzęgła, a to w tym celu, aby kierowcy dać możność dowolnego wyłączania sprzęgła podczas szybkiej jazdy, np. z góry na dół, kiedy silnik mimo zamkniętego gazu daje jeszcze zbyt wielkie obroty, aby sprzęgło mogło wyłączyć się automatycznie; tutaj jednak, w przeciwieństwie do zwykłego sprzęgła, nie potrzeba pedałów trzymać nogą przez cały czas, gdyż motor, po odłączeniu od wału kardanowego, natychmiast straci na obrotach tak, iż sprzęgło pozostanie już wyłączone aż do chwili ponownego naciśnięcia akceleratora.

Badanie przeprowadzone z automatycznem sprzęgłem N. A. G. wykazało, że na równej drodze, wskutek niezwykle elastycznego włączania sprzęgła, można bez obawy ruszać z miejsca na biegu bezpośrednim. Z drugiej strony można zahamować samochód w pełnym biegu bez obawy „zdławienia" motoru, gdyż sprzęgło wyłącza się samo, zanim silnik osiągnie najniższą granicę swych obrotów. Słowem, w normalnych warunkach, czy to w mieście, czy też na szosie, można prowadzić samochód, nie dotykając wogóle pedału sprzęgła. Pomimo całej elastyczności, sprzęgło to nie wykazuje poślizgu, gdyż podczas prób samochód doświadczalny brał bez trudności wzniesienia 45-cio procentowe. Natomiast utrudnia sprzęgło automatyczne stosowanie silnika jako hamulca dodatkowego, podczas jazdy po ostrych spadkach, która to metoda jest chętnie stosowana w podróżach po okolicach górzystych. Efekt hamowania silnikiem można wprawdzie osiągnąć przez bardzo subtelne operowanie akceleratorem, lecz należy pamiętać, że sprzęgło to stworzono właśnie dla tych, dla których wszystkie finezje automobilowe są księgą zamkniętą na siedm pieczęci. Tak więc i tutaj potwierdza się reguła, że nic nie jest doskonałe. Na szczęście jednak, zalety automatycznego sprzęgła N. A. G. w tak znacznej mierze przewyższają jedną jedyną swą niedogodność, że niewątpliwie przyczynią się do tego, że i ci, którzy dotychczas bardzo sceptycznie zapatrywali się na swoje zdolności, nie przypuszczając, aby w ruchu wielkomiejskim mogli wykonywać cały szereg do prowadzenia samochodu koniecznych manipulacyj, nabiorą zaufania do uproszczonego sposobu prowadzenia samochodu i wejdą temsamem w szeregi zapalonych automobilistów.

Bieg 24-ro godzinny w Le Mans

W tych dniach ukazał się regulamin imprez sportowych francuskich o znaczeniu międzynarodowem, które odbędą się w czerwcu przyszłego roku. Zapisów na imprezy te można dokonywać już teraz (adres: A. C. de l'Ouest, 34 place de la Republique Le Mans, Sarthe). Opłaty mianowania wynoszą dla Grand Prix de France i Coupe Rudge Witworth dla samochodów do 1,500 ccm. 4.400 fr. franc.; dla samochodów do 2.000 ccm. — 5.500 fr. fr.; dla samochodów ponad 2.000 ccm. — 6.600 fr. fr. Konstruktorzy, którzy zapiszą więcej jak jeden samochód, otrzymają na trzeci samochód zniżkę w wysokości 1.000 fr., na czwarty i na każdy dalszy 1,300 fr. Zapisujący się przed dniem 24 grudnia rb. otrzymuje zniżkę 50-cio procentową. Zapisy przed dniem 31 stycznia 1929 roku oblicza się ze zniżką 30-to procentową, zapisy przed dniem 28 lutego 29 r. otrzymują również zniżkę, lecz tylko 19 procent. Przy zapisach, dokonanych w czasie od 28 lutego do 30 kwietnia 29 r. (ostatni termin), należy wnieść pełną opłatę.

Jak wiadomo, biegi te odbędą się już według nowych przepisów, ustalonych na ostatnim zjeździe A. I. C. R. Przepisy te interesenci mogą otrzymać przez redakcję „Samochodu".

Jak trzymać korbę motoru?

Dziś, kiedy starter elektryczny uważa się powszechnie za nieodzowną część składową samochodu, zwraca się znacznie mniej uwagi na sposób trzymania korby motoru, niż dawniej, kiedy rozruszenie motoru zapomocą korby, było nieuniknionym warunkiem dla rozpoczęcia jazdy. Na pierwszy rzut oka zdawałoby się bowiem, że czynność ta jest zbyt prosta, aby się nad nią bliżej zastanawiać, a jednak — jak w licznych innych drobnych sprawach — możemy to robić dobrze lub źle i warto w tem miejscu stwierdzić, że na dziesięciu automobilistów, dziewięciu posługuje się tym ostatnim sposobem. — Ponieważ nic należy przypuszczać, że czynią oni to na złość sobie, lub innym, — przepisów policyjnych w tej materji nie wydano, to też niema z kim wojować — więc należy przypuszczać istnienie jakiegoś głębszego powodu. Tak też jest w istocie, naturalny bowiem sposób uchwycenia korby jest taki, że kciuk znajduje się po lewej stronie uchwytu (rys. 1) i zachodzi ponad resztę palców. To właśnie jest wielkim błędem, zdarza się bowiem, że motor przy rozruszeniu zapali fałszywie i uderzy korbą w przeciwną stronę („odbije"), a wtedy rezultatem jest złamany lub conajmniej zwichnięty palec. Jeżeli natomiast uchwycimy korbę w ten sposób, że kciuk znajdzie się po prawej stronie uchwytu — tak, jak to wskazuje nasza rycina po prawej — wtedy przy „odbiciu" motoru, korba wysunie się z ręki zakręcającego, nie czyniąc żadnej szkody. Trzymanie korby w ten sposób jest wprawdzie mniej wygodne i początkowo utrudnia nieco zakręcanie motoru, mimo to jednak sposób ten należy jaknajbardziej zalecać, przedewszystkiem początkującym kierowcom, gdyż lepiej jest kilka razy więcej okręcić korbą, niż dla drobnej dogodności narażać się na połamanie palców.



Rys. 1. Fałszywy sposób trzymania korby silnika.



Rys. 2. Prawidłowy sposób trzymania korby silnika.

Autostrady na Kubie

(Dokończenie ze str. 4-tej.)

leją bądź nad, bądź pod szynami. Na wirażach istnieć będą, tak jak na autodromach, krzywe płaszczyzny ochronne, umożliwiające branie wirażu nawet w bardzo szybkiem tempie.

Nic mówimy nic o mostach żelazo-betonowych i innych pracach inżynieryjnych. Znaki ostrzegawcze wzorowane będą na modelach ustalonych w Paryżu w r. 1926, na konferencji międzynarodowej. Będą to słupy o trójkątnych szyldach, na których widnieją pewne znaki schematyczne, wyrażające rodzaj niebezpieczeństwa, czyhającego na automobilistę: wiraże, krzyżowania itd.

Program rozbudowy sieci drogowej przewiduje poprowadzenie 7.675 kilometrów dróg II klasy, rozgałęziających się od szosy centralnej i łączących miasta z portami.

Szczęśliwa ta Kuba!

Czas najwyższy zaprowadzić ład

(Dokończenie ze str. 2-giej.)

domości o wypadkach automobilowych, to co będzie wówczas?

Cóż znaczą wszelkie przepisy, wydawane przez miasto i przez władze państwowe, gdy się ich nie przestrzega? Uczymy się ich tylko tyle, ile potrzeba do egzaminu, a potem na drugi tydzień wszystko się zapomina. I nic dziwnego, kiedy na każdym kroku, pod „czynnem" okiem policji — widzi szofer, że się ich wykonywaniem nikt nie interesuje! Podawaliśmy w jednym z poprzednich numerów szereg uwag na ten temat, popartych fotografjami. Nie odniosło to dotąd żadnego skutku, a tymczasem ruch miejski wzrasta i, wśród tego chaosu, cudem chyba unikamy wielu wypadków.

Ile to razy w tak ważnym punkcie, jak na skrzyżowaniu placu Wolności i Fr. Ratajczaka całemi godzinami niema regulującego ruch posterunkowego, który zmuszony był odprowadzić jakiegoś opornego pijaka do komisarjatu? A nawet wtedy, gdy posterunkowy jest na swojem miejscu, jakże mało okazuje on pomocy automobilistom. Przedewszystkiem najczęściej jest za mało obznajomiony ze swojemi obowiązkami — ot, poprostu macha pałeczką, bo ją ma, ale ileż razy czyni to niepotrzebnie, wprawiając w kłopot kierowcę.

Często się zdarza, że, zajęty rozmową z jakimś informującym się u niego przechodniem, nie reaguje zupełnie na rozpaczliwe sygnały samochodu, a równocześnie uniesiony elokwencją, wymachuje pałką na wszystkie strony, nawet w górę!

Pozatem nie rozróżnia się wcale rzeczywiście znacznych wykroczeń od małych, nic nie znaczących, np. bardzo chętnie zapisuje się numer samochodu, który trochę dymi, co nieraz jest wprost nieuniknione, a z flegmą patrzy się na to, że samochód w najruchliwszem miejscu przejeżdża ze strony prawej na lewo i, jadąc lewą stroną, tam się zatrzymuje, co może spowodować nieobliczalne wprost skutki. Zresztą, jak już pisaliśmy w nr. 6. „Samochodu", same władze jakby popierają łamanie tego przepisu, naznaczając miejsca postoju dla taksówek i dorożek po lewej stronie, np. na św. Marcinie (obok hotelu Continental), na ul. Sew. Mielżyńskiego, na pl. Wolności, naprzeciw Dyrekcji Policji (!) itd. Takich przykładów można przytoczyć bez liku. Oczywiście, że winy nie można przypisywać tylko miejscowym władzom, gdyż mały personel, brak funduszów wpływa na to ujemnie.

Za przykładem zagranicy, należy także i przechodniów nauczyć chodzić, gdyż w większości wypadków samochodowych winę ponoszą oni sami. Doskonale do tego da się zużytkować radjo: należy zorganizować cykl wykładów o chodzeniu po ulicy. Pozatem są specjalne filmy, które mogą być wyświetlane w kinach.

Ale trzeba wreszcie jakoś na to zaradzić i właśnie ten moment, kiedy Wystawą zainteresowane jest całe społeczeństwo z rządem na czele, jest najodpowiedniejszy. Środki muszą się znaleźć, trzeba tylko wyszukać fachowy personel, znający się nietylko na samym ruchu, ale i choć trochę obznajomiony technicznie z automobilizmem, a temsamem, w razie jakiegoś wypadku, zdolny do poradzenia sobie z samochodem. Zadanie to nie jest tak bardzo trudne, tembardziej, że sami funkcjonarjusze policji garną się do tego, studjując automobilizm narazie prywatnie. Same władze, nie posiadające w swem gronie tylu fachowców, nie mogą podołać temu we własnym zakresie, dlatego powinny się zwrócić do jedynego, kompetentnego organu na naszym terenie, to jest do Automobilklubu Wielkop., który w swoim gronie posiada dużo sił fachowych, specjalnie obznajomionych z regulacją ruchu, znających organizację jego na zachodzie. Z wszelką pewnością znalazłoby się wielu poważnych ludzi, którzy chętnie udzieliliby naszym władzom praktycznych rad. Powinno się więc utworzyć specjalną komisję, złożoną z przedstawicieli władz i z kilku członków Komisji sportowej A. W., któraby się zajęła tem energicznie, bo czas już nagli, a trzeba się liczyć z tem, że z roku na rok ruch będzie rósł i, jeżeli teraz nie zajmiemy się tem, to w rok lub dwa będzie zapóźno.

Sposobów jest bardzo dużo, należy tylko raz zacząć i to natychmiast, a Wystawa będzie właśnie tą próbą generalną.

Rozwój auto-dorożkarstwa w Warszawie

Warszawa, w grudniu.

Taksówek w r. 1924 było w Warszawie 40, w dniu 1. 11. 1928 r. przeszło 2 000, z czego większość stanowiły landoletki, a tylko 153 były innych typów. Na tabor taksówek składają się wozy najróżniejszych marek w postaci wyrobów 48 różnych fabryk; najliczniej zaprezentowany jest Ford (35 procent), resztę zaś stanowią głównie: Chevrolet, Citroen, Renault, Peugeot, Tatra i t. d. Wygląd dorożek samochodowych, mianowicie numery na latarniach i po bokach, oraz kolor kół brunatno-czerwony, ustalono swego czasu na żądanie Komisarjatu Rządu i policji, aby ułatwić odróżnienie ich od samochodów innych.

Lustracja samochodów-dorożek przez wydział przemysłowy Magistratu odbywa się raz w roku, stała zaś kontrola i nadzór nad wyglądem i utrzymanie taksówek, pozostających w ruchu, spoczywa w ręku Komisarjatu Rządu i policji państwowej.

Wycofanie taksówek o karoserji nielandoletkowej zostało zadecydowane przez Magistrat jeszcze w roku 1924, a wprowadzone ostatecznie w czyn obecnie. W końcu października było, jak wyżej wspomniano, w Warszawie jeszcze tylko 153 samochodów nieprzepisowych, w tem 114 Fordów mocno zużytych, starego typu. Za wycofaniem tych pojazdów wypowiedzieli się również sami przedsiębiorcy, gdyż wozów tych unika publiczność, wobec czego nie opłaca się ich eksploatacja.

Rozpowszechnianie się taksówek wpłynęło do pewnego stopnia na zanik dorożek konnych. W roku 1924 było ich w Warszawie 1 544, w tem 7 parokonnych; w roku 1928 jest ich jeszcze 1 277 wyłącznie jednokonnych.

Związek właścicieli dorożek samochodowych w Warszawie zwrócił się swego czasu do Magistratu z memorjałem, uzasadniającym konieczność podwyżki taryfy z 50 groszy do 90 groszy za km, uwzględniając, że taryfa ta stosowana jest od 4 lat bez zmiany, podczas gdy w okresie tym ceny artykułów niezbędnych do eksploatacji taksówek wzrosły znacznie.

W związku z tem wydział przemysłowy Magistratu zbadał w ciągu kilku tygodni ceny rynkowe wszystkich tych artykułów, zasięgając rady i opinji instytucyj państwowych, samorządowych i prywatnych, eksploatujących samochody. W wyniku tego dochodzenia przyszedł do wniosku, że taryfa mogłaby być ewentualnie podwyższona o 10 groszy na kilometrze, t. j. z 50 do 60 groszy za km i postanowił przedstawić Magistratowi i Radzie miejskiej wniosek w sprawie podwyższenia taksy autodorożek z 50 do 60 groszy za kilometr, poczynając od drugiego kilometra jazdy, podczas gdy pierwszy ma pozostać w wysokości 1 złotego. Dodać należy, że decyzja ta spowodowana została wystąpieniem Związku Właścicieli Taksówek, który jednak nie reprezentuje wszystkich posiadaczy taksówek, szczególnie nie należą do niego ci, którzy jeżdżą sami na swych samochodach.

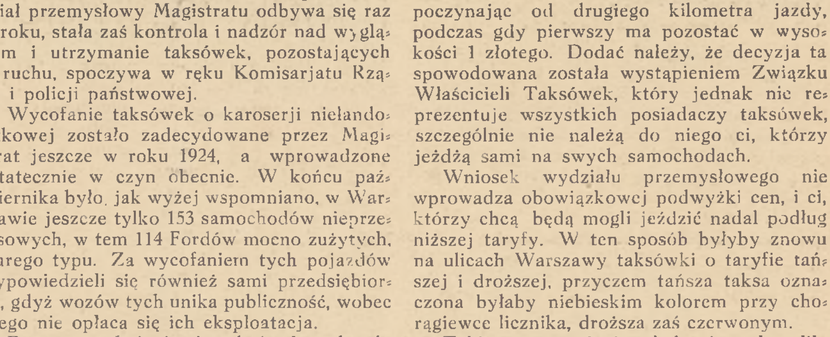
Wniosek wydziału przemysłowego nie wprowadza obowiązkowej podwyżki cen, i ci, którzy chcą będą mogli jeździć nadal podług niższej taryfy. W ten sposób byłyby znowu na ulicach Warszawy taksówki o taryfie tańszej i droższej, przyczem tańsza taksa oznaczona byłaby niebieskim kolorem przy chorągiewce licznika, droższa zaś czerwonym.

Takie postanowienie władz nie zadowoliło Związku, który boi się powtórzenia wypadku z roku 1925, gdy także pozwolono na nieobowiązkową podwyżkę taryfy i wszyscy, którzy zmienili liczniki na droższe, musieli po kilku tygodniach wrócić do poprzedniego stanu rzeczy.

Nie jest zatem wykluczone, że z całej obecnej sprawy podwyżki taryfy nic nie będzie.

R.

Lekceważenie zasad wymijania — powodem katastrofy



Racjonalnej zasady niewymijania na zakrętach nie wszyscy automobiliści chętnie przestrzegają. Zbyteczne tłumaczyć, do czego taka lekkomyślność prowadzi. Ilustruje to powyższa rycina, na której widać, jak nieprawidłowo wymijający poprzednika, samochód A. ulega nieuniknionej katastrofie.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Sprawa zniesienia tramwajów w śródmieściu

Według informacyj, zasięgniętych w Dyrekcji Tramwajów Miejskich, sprawa zlikwidowania komunikacji tramwajowej i zastąpienia jej przez autobusy w śródmieściu stolicy nie jest obecnie aktualna, ze względu na poważne trudności techniczne.

Jak bowiem wykazują badania Warszawskich Tramwajów Miejskich, oraz długoletnie doświadczenia, poczynione przez podobne instytucje zagranicą, autobusy potrzebują, wskutek mniejszej pojemności poszczególnych pojazdów, 60% więcej powierzchni ulicy, niż tramwaje, do przewiezienia tej samej ilości pasażerów.

Zapchane więc już i tak główne ulice śródmieścia stolicy, zatarasowane zostałyby jeszcze bardziej ogromną ilością autobusów, niezbędnych do zastąpienia niezmiernie intensywnego ruchu tramwajowego.

Komunikacja autobusowa wprowadzana jest w Warszawie jako pomocnicza dla ruchu tramwajowego, przedewszystkiem na ulicach, nie posiadających linij tramwajowych. *R.*

Rozwój automobilizmu w woj. warszawskiem

W zeszłym miesiącu warszawski Urząd Wojewódzki zarejestrował 122 samochody, w tej liczbie 26 autobusów, z tego 5 luksusowych, które będą uruchomione na linjach: Warszawa — Tomaszów, Warszawa — Mława i Warszawa — Płock.

Odnowiono 20 koncesyj dla uruchomienia autobusów na dotychczas czynnych linjach. Pozatem wydano 102 prawa jazdy. *R.*

Upadek z autobusu

Niedogodność platform autobusowych z wyjściem pośrodku wprost na tył unaocznił wypadek, który się wydarzył na pl. Napoleona w Warszawie. Jeden z pasażerów wypadł z platformy i rozbił sobie głowę o bruk; ofiarę wypadku odwieziono do szpitala. Wiele praktyczniejsze i bezpieczniejsze pod tym względem są oszklone platformy z wyjściem na bok (jak u platform tramwajowych), stosowane w autobusach Berlina, New Yorku, Londynu i wiele innych miast.

Przejechanie dwóch osób jednocześnie

Podczas przejazdu kolumny złożonej z 12 samochodów, dążących z komory celnej do garażów na Pradze, przez plac Teatralny w Warszawie, zdarzył się nieszczęśliwy wypadek, którego ofiarą padły dwie osoby naraz, wskutek własnej nieuwagi.

Dziesięć aut było już przejechało, podczas gdy dwa pozostały nieco w tyle; przez powstałą lukę usiłowały przebiec jakieś dwie panie, które w następstwie wpadły wprost pod rozpędzony samochód i zostały silnie poturbowane. Ofiary własnej nieostrożności przewieźć musiano do lecznicy.

Z POZNANIA

Będą tablice!
Komisja magistracka dla regulacji ruchu

W ostatnim numerze naszego pisma pisaliśmy o konieczności zaopatrzenia autobusów i wozów tramwajowych, kursujących po ulicach Poznania, w podłużne tablice z wyszczególnieniem nazw ulic, przez jakie przejażdżają. Z wywiadu, jakiego udzielił po powrocie z zagranicy dyrektor P. K. E., p. inż. Paweł Nestypke, jednemu z pism poznańskich, dowiadujemy się z zadowoleniem, iż z dniem 1 kwietnia 1929 r. zniesione zostaną reklamy na wozach P. K. E., a w miejscu, gdzie się znajdowały, zostaną umieszczone podłużne tablice z wykazem ulic, przez które biegnie tramwaj. (Sądzimy, że dotyczy to w równej mierze autobusów.)

W związku ze zbliżającą się Powszechną Wystawą Krajową magistrat m. Poznania, rozumiejąc, jak doniosłą jest kwestja regulacji ruchu w kwestem mieście, wysłał zagranicę w połowie ub. miesiąca w porozumieniu z dyrekcją P. K. E., komisję, złożoną z pp. dyr. Nestrypke, inż. Rugego, inż. Maćkowiaka i dyr. Mizgalskiego, celem zbadania różnorodnych systemów usprawnienia regulacji miejskiej. Komisja zwiedziła Berlin, Lipsk, Drezno i Pragę, przywiezione zaś przez nią materjały opracowywuje i uzgadnia specjalna komisja magistracka i dopiero na podstawie wydanych przez nią orzeczeń, wprowadzone zostaną zmiany w komunikacji miejskiej. *O.*

Przekroczenie przepisów ruchu kołowego

W listopadzie policja zanotowała ogółem 414 przekroczeń przepisów samochodowych.

Mamy wrażenie, iż w grudniu liczba ta się zwiększy w związku z wchodzącą w życie regulacją ruchu ulicznego. Dla uzasadnienia naszego twierdzenia możemy już teraz służyć przykładem.

Z wielkiem zadowoleniem zauważyliśmy, iż przed kilku dniami u wylotu ulic „wpadających" do placu Nowomiejskiego umieszczono rzucające się w oczy strzały wskazujące, że plac Nowomiejski wolno okrążać tylko w jednym kierunku. Każdy wehikuł, wjeżdżający na wyżej wymieniony plac, winien skręcać *na prawo*.

Zaciekawieni inowacją, obserwujemy autobus, jadący z Sołacza, ulicą Cieszkowskiego, który najspokojniej skręca *na lewo*, miast wjechać w ulicę Pocztową, dopiero po okrążeniu placu. Załagadzamy przykre wrażenie myślą, iż autobusy podlegają może specjalnym względom. Niestety, dzień następny przekonał nas, że strzałki swoje, a wozy i samochody swoje. Każdy jedzie jak mu wygodniej, najgorsze zaś jest to, że niema nikogo, ktoby pouczał szoferów i woźniców o konieczności okrążania placu. Same strzałki, jak widzimy nie wystarczą *i należy postawić na placu Nowomiejskim posterunkowego* do chwili, dopóki świadomość, iż plac ten jest jednokierunkowy, nie wejdzie w krew kierowcom i woźnicom. *O.*

Kronika wypadków samochodowych

Ostatni tydzień nie obfitował w wypadki samochodowe, gdyż tylko jeden mamy do zanotowania.

W dniu 4. b. m. wieczorem, trzej urzędnicy kolejowi wracali po skończonej pracy do domów. W chwili, gdy znajdowali się na rogu ulicy Towarowej, w pobliżu mostu Dworcowego, w oczekiwaniu na tramwaj, wpadło na nich szybko pędzące auto bez karoserji. Podwozie (PR 264) prowadził szofer Stanisław Genge, zamieszkały przy Skarbowej 8. Wszyscy trzej pracownicy kolejowi dostali się pod samochód, skąd wydobyli ich przechodnie. Zawezwane natychmiast Lekarskie Pogotowie Ratunkowe przysłało po kilku minutach karetkę, a dyżurny lekarz udzielił poszkodowanym pierwszej pomocy. St. asystent, 35-letni p. Nikodem Konkiewicz, zamieszkały przy ul. Matejki 65, doznał pęknięcia rzepki lewego kolana zdarcia naskórka i ogólnego potłuczenia; po założeniu opatrunku został przewieziony do szpitala. Starsi adjunkci pp. 35-letni Franciszek Janiszewski, zamieszkały przy ulicy Szwajcarskiej 18, i 36-letni Franciszek Chmielewski, zamieszkały przy ul. Krasińskiego 4, doznali ogólnych obrażeń i po opatrunku zostali odwiezieni do domu. *O.*

Zderzenie autobusu z tramwajem

W dniu 29 listopada r. b. o godzinie 7,25, na ulicy św. Marcina zderzył się autobus PZ 43 892, kursujący na linji Poznań — Śrem — Dolsk z wozem tramwajowym linji nr. 3. Autobus jest własnością firmy Zagórski i Tatarski, mieszczącej się przy ul. Ogrodowej 17, kierował zaś nim szofer Juljan Zyski, zamieszkały w Gnieźnie, przy ul. Mieczysława 17. Wóz tramwajowy prowadzony był przez motorniczego Jana Malaka, zamieszkałego w Poznaniu przy ul. Chwaliszewo 18. Wskutek zderzenia autobus został znacznie uszkodzony, a w wozie tramwajowym wybite zostały trzy szyby. Z pasażerów nikt szwanku nie odniósł. Narazie nie zdołano ustalić, kto w powyższym wypadku ponosi winę. *O.*

Ustalenie zarobków kierowców dorożek samochodowych

W dniu 27 listopada r. b. odbyło się posiedzenie Związku Właścicieli Dorożek Rzeczypospolitej Polskiej, Oddział w Poznaniu i Związku Zawodowego Automobilistów Rzecz. Polskiej, Oddział w Poznaniu, w obecności pp. podinspektora Pracy 53 obwodu, p. A. Swinarskiego, oraz p. Taszarka Józefa, prezesa, Jażdżewskiego Romana, sekretarza, Kamyszka Antoniego, wiceprezesa i Stasiaka Władysława, zastępcy sekretarza, ze Związku Właścicieli Dorożek, oraz pp. Gebla Andrzeja, Kaczmarka Stefana, sekretarza, i Krzekotowskiego Stanisława ze Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej.

Na posiedzeniu tem zawarto umowę w sprawie wynagrodzenia dla kierowców dorożek samochodowych, zatrudnionych na terenie miasta Poznania. Według umowy tej, czas pracy dla kierowców dorożek samochodowych ustala się na podstawie ustawy o czasie pracy z dnia 18. 12. 1919 r. (Dziennik Ustaw R. P. nr. 2, poz. 7, rok 1920). Urlopy reguluje się na podstawie ustawy z dnia 16 maja 1922 r. (Dziennik Ustaw R. P. nr. 40, rok 1922, poz. 334). W dalszym ciągu umowy ustalono wynagrodzenie dla kierowców samochodowych w wysokości zł 35 tygodniowo i 12 procent od obrotu brutto. Uzgodniono również, że kierowcy należy się jeden dzień powszedni i jedna niedziela w miesiącu wolna od pracy. Kwestję wypowiedzenia stosunku najmu oparto na Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 16 marca 1928 r. (Dziennik Urzędowy nr. 35, poz. 324).

Umowa powyższa obowiązuje na jeden rok, t. j. od 1 grudnia 1928 do 30 listopada 1929 r., z tem zastrzeżeniem, że, o ile w okresie obowiązywania niniejszej umowy zostaną podwyższone zarobki Poznańskiej Kolei Elektrycznej, podwyższa się w tym samym stosunku normy wynagrodzenia szofera z uwzględnieniem procentów. Wypowiedzenie umowy może nastąpić obustronnie jeden miesiąc przed terminem trwania umowy, t. j. dnia 31 października 1929 r. W razie niewypowiedzenia przedłuża się umowę na czas nieokreślony, przyczem zachowuje się jednomiesięczny termin wypowiedzenia pod koniec miesiąca kalendarzowego.

Podając powyższe do wiadomości zainteresowanych, stwierdzamy z zadowoleniem, że zatarg zarobkowy pomiędzy pracodawcami a pracobiorcami przedsiębiorstw dorożek samochodowych został definitywnie załatwiony na przeciąg jednego roku.

Z WIELKOPOLSKI

Nieuwaga — przyczyną wypadku

W dniu 29 listopada r. b. o godzinie 11, w Strzelnie, samochód ciężarowy, kierowany przez szofera Marcina Cichego z Poznania (ul. Głogowska 105), najechał na ul. Inowrocławskiej sześćdziesięcioletnią wdowę Amalję Kąkol. Poturbowaną niewiastę oddano pod opiekę lekarską. Według twierdzenia świadków, poszkodowana sama ponosi winę, ponieważ zeszła z chodnika na jezdnię, nie zwracając uwagi na ruch kołowy. *O.*

Z POMORZA

Wypadek samochodowy

W dniu 4. b. m. w pobliżu wioski Bzowo, w powiecie świeckim, samochód prowadzony przez szofera Szymańskiego, wskutek pęknięcia kierownicy, najechał na drzewo, ulegając rozbiciu. Szymański doznał bardzo ciężkich obrażeń wewnętrznych; odwieziony do szpitala w Grudziądzu, walczy ze śmiercią. Dwóch pasażerów, jadących samochodem, pp. dr. Pawłowskiego i Mikołajskiego, którzy odnieśli lżejsze obrażenia, przewieziono do Poznania. *O.*

Z CAŁEGO ŚWIATA

Nowe przepisy komunikacyjne w Berlinie

W styczniu roku przyszłego będą obowiązywały w Berlinie nowe przepisy komunikacyjne, mające na celu dostosowanie ruchu ulicznego do nowoczesnych potrzeb lokomocji. W przeciwieństwie do rządowego rozporządzenia o pojazdach motorowych, nowe przepisy berlińskie nie stosują pojęć ciemności i dnia według wschodu i zachodu słońca, lecz według oświetlenia ulic i godzin, w których zapala się latarnie. Na głównych ulicach, to znaczy takich, po których kursują tramwaje, samochody mają jechać szybko. Samochody, nadjeżdżające z ulic bocznych, mają zwalniać bieg, żeby unikać zderzeń. Dotychczasowa maksymalna szybkość dla samochodów osobowych (35 klm.) podwyższona będzie na 40 klm. Szybkość samochodów ciężarowych z 25 na 30 klm., zaś samochodów ciężarowych z przyczepkami pozostaje 16 kilometrów. Wszystkie powózki, zaprzężone w konie, muszą mieć optyczny sygnał, wskazujący zamiar skręcenia na lewo lub prawo. W tramwajach konduktorzy na tylnej platformie obowiązani są do czynienia ręką znaków, jeżeli tramwaj skręca z drogi. Cykliści muszą trzymać się krawędzi chodnika; nie wolno im wyprzedzać żadnych pojazdów, chyba, że te posuwają się naprzód w tempie „krok za krokiem". Wskakiwanie i zeskakiwanie na tramwaj i z tramwaju będzie policyjnie zabronione. Handel uliczny będzie ograniczony, pozatem wzbronione będą głośne i częste sygnały.

Nowe przepisy zastąpią dotychczasowe rozporządzenia, istniejące w liczbie około dwustu.

Dr. S. B., Berlin.

Rewolwery dla motocyklistów

„Automobilclub von Deutschland" zwrócił się do rządu z prośbą o ułatwienie motocyklistom uzyskiwania pozwoleń na broń, ponieważ motocykliści korzystają często z dróg polnych, na których, szczególnie w nocy, narażeni bywają na niebezpieczeństwo.

Drogowskazy dla pieszych w Niemczech

Dla odciążenia głównych traktów i szos, przeznaczonych dla ruchu kołowego, projektuje się w Niemczech południowych rozmieszczenie specjalnych tablic i drogowskazów dla pieszych, które zwracałyby uwagę przechodniów na ścieżki, skracające drogę. Cały szereg takich tablic rozmieszczono już dla próby w okolicy Lindau nad jeziorem Bodeńskiem.

Linja autobusowa Praga — Kladno

Dyrekcja kolei państwowych uruchomiła pomiędzy Pragą a Kladnem nową linję autobusową, dla której przewidziano bardzo szczegółowy i rozległy rozkład jazdy. Komunikacja pomiędzy Pragą a Kladnem odbywa się więc obecnie na trzech linjach, odpowiadając temsamem wymogom publiczności.

Znaki drogowe w Szwajcarji

Z powodu częstych wypadków samochodowych na skrzyżowaniu szos z torami kolejowemi, szwajcarskie ministerstwo związkowe dla handlu i komunikacji zarządziło, aby wszystkie barjery i zapory, przy torach kolejowych, które dotychczas nosiły barwy czarne i białe, przemalowano na kolor czerwono-biały. Na ten sam kolor zostaną również przemalowane wszelkie sygnały ostrzegawcze, krzyże ostrzegawcze itd.

Podatek od pełnych gum

Rząd hiszpański podniósł podatek od samochodów z oponami pełnemi, zmuszając w ten sposób właścicieli ciężarówek do używania opon pneumatycznych.

Koszta jazdy samochodem

Koszta jazdy samochodem prywatnym wynoszą w Stanach Zjednoczonych 1,63 centa na kilometr, podczas, gdy przejazd autobusem kosztuje 0,69 centa.

Amerykańskie Towarzystwo Automobilowe obliczyło na podstawie danych statystycznych, zebranych w 66 towarzystwach autobusowych, które w ciągu roku przewożą 400 000 000, że każdy pasażer zapłacił przeciętnie za przejazd w ciągu roku 10,1 centa.

Ilość kilometrów, przebytych przez autobusy, jest o 5 proc. wyższa, niż przebytych przez koleje, a o 463 proc. wyższa niż ilość kilometrów przebytych przez koleje elektryczne.

Ostrożnie na śliskich drogach



Częste deszcze, które obecnie wypełniają przeważną część naszego programu meteorologicznego, powodują, iż drogi i szosy stają się rozmokłe i śliskie, narażając automobilistów na wielkie niebezpieczeństwa. Dla nieostrożnego kierowcy nietrudno tu o wypadek. Na załączonej rycinie widzimy skutki zarzucenia samochodu na śliskiej drodze podczas szybkiej jazdy. Wypadek ten miał miejsce w dniu 29 listopada r. b. na szosie pod Owińskami. Samochód wpadł na drzewo przydrożne, przyczem uderzenie było tak silne, że dość grube drzewo zostało wyrwane z ziemi wraz z korzeniami. Pasażerowie, na szczęście, wyszli cało. W samochodzie, jadącym z Bydgoszczy, znajdowało się 6 osób.

Kradzieże samochodów w Ameryce

Według opublikowanej niedawno statystyki, skradziono w Stanach Zjednoczonych w roku ubiegłym 95.088 samochodów i innych pojazdów motorowych. O sprawności policji amerykańskiej, świadczy fakt, że w tym samym przeciągu czasu zwrócono 87,186 samochodów do rąk prawowitych właścicieli, przyczem w liczbie tej był cały szereg pojazdów, poszukiwanych już od roku 1926.

Propaganda automobilizmu w Rosji

Ponieważ Rosja cierpi na znaczny brak kapitału, rząd Sowietów stara się własnemi siłami stworzyć krajowy przemysł samochodowy. W tym celu urządzono loterję automobilową, przeznaczając zysk całkowity na budowę fabryki automobilowej. Ilość losów wynosi 3 miljony; cena pojedyńczego losu wynosi 50 kopiejek (t. zn. mniejwięcej zł 1,30). Wygrane składają się z 20 samochodów osobowych i traktorów, 20 motocykli, 200 motorów dla łodzi, 600 rowerów i 50 kuponów na podróże poprzez terytorjum Z. S. S. R. Główną wygraną jest samochód, którego właścicielowi opłacać się będzie utrzymanie w ciągu dwóch lat.

Ruch wydawniczy

Nowe przepisy o ruchu samochodowym w Polsce

Wprowadzone niedawno nowe przepisy o ruchu samochodowym w Polsce nie są niestety jeszcze znane tak powszechnie, jak tego wymagają potrzeby automobilizmu polskiego. Liczni kierowcy stale żyją w wątpliwościach na temat „co wolno, a czego nie wolno", to też z satysfakcją należy zanotować ukazanie się na półkach księgarskich cennego dziełka p. t. „Nowe przepisy w ruchu samochodowym w Polsce" — tekst, komentarze i skorowidz — w opracowaniu Ryszarda Minchejmera, inż. komunikacji, radcy Ministerstwa Robót Publicznych, oraz Eugenjusza Olechnowicza, magistra praw, kierownika oddziału ruchu ulicznego Komisarjatu Rządu miasta stołecznego Warszawy. Wydawnictwo: „Trzaska, Evert i Michalski".

Obszerny tomik, w wygodnym formacie kieszonkowym, daje w pierwszej swej części urzędowy tekst „Rozp. Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych" wraz z wzorami wszystkich formularzy, potrzebnych do rejestracji, egzaminu szoferskiego itd.

Druga część zawiera wyczerpujący komentarz, który jest niezbędny do zrozumienia przepisów, ujętych w zbyt dla ogółu skomplikowanym stylu prawniczym. Należy tu podkreślić, że komentarze są napisane bardzo poprawnym językiem, a tak przejrzyste i jasne, że dla użytku normalnego wystarczy przeczytać same komentarze, nie ruszając autentycznego tekstu ustawy. Orjentację ułatwia w wielkiej mierze alfabetyczny skorowidz rzeczowy. Wszystkim kierowcom i właścicielom samochodów należałoby gorąco zalecić zaznajomienie się z powyższem dziełkiem.

Ruch w przemyśle automobilowym

Racjonalizacja w niemieckim przemyś e samochodowym

Wyniki racjonalizacji w niemieckim przemyśle samochodowym oświetla najlepiej porównanie zatrudnionych robotników i innych pracowników oraz ich płace i pobory z cyframi produkcji. Przemysł samochodowy zatrudniał w 1925 r. około 84 900, w 1927 r. około 73 000 osób, płace których wynosiły w r. 1925 około 175 miljonów marek, w r. 1927 około 174.3 milj. marek niem.

Licząc na głowę robotnika, przypadała w 1925 r. roczna płaca około 2,060, a w r. 1927 2,390 marek.

Przeciwstawiając ilości robotników ilość wyprodukowanych wozów, otrzymamy rezultat następujący: w r. 1925 przypadało na 100 robotników 146, natomiast w 1927 r. 282 gotowych wozów.

Tutaj racjonalizacja nie zawiodła. *T. K—j.*

Fuzja w amerykańskim przemyśle

Większość akcyj fabryki samochodów „Chandler" w Cleveland przeszła w ręce „Hupp Motor Car Corp." w Detroit. Kapitał akcyjny obu towarzystw wynosi 130 miljonów dolarów.

Citroen wobec projektów międzynarodowej kartelizacji

André Citroen, znany francuski fabrykant samochodów, w wywiadzie udzielonym prasie, oświadczył, że udział jego przedsiębiorstwa w firmie zagranicznej nie wchodzi w rachubę. Międzynarodowa kartelizacja przemysłu samochodowego doznała dotychczas zawsze niepowodzenia z powodu różnorodności modeli, w przeciwieństwie do koncernów światowych, które wytworzyły się np. w przemyśle gramofonowym. Z tej samej przyczyny Citroen uważa za nieprawdopodobne, by Amerykanie zainteresowali się niemieckim przemysłem samochodowym. *(TK.)*

Ze sportu

Nowy tor samochodowy w Niemczech

Klub automobilowy i motocyklowy w Luneburgu projektuje budowę nowego toru samochodowego. Pod Luneneburgiem bowiem znajduje się tor dla wyścigów konnych, używany dawniej przez tamtejszy pułk dragoński. Tor ten, długości 2000 metrów, który na trasie prostej ma szerokość 20-tu metrów, a w krzywiznach szerokość 30-tu metrów, ma obecnie być przekształcony na nowoczesny tor samochodowy. Ponieważ położenie toru jest nadzwyczaj korzystne (można doń wygodnie dojechać z Hamburga, Bremy i Hanoveru) oraz istnieją tam dogodne drogi dojazdowe, przypuszcza się, że rentowność takiego przedsiębiorstwa byłaby zupełnie możliwa. Tor zostanie rozbudowany w ten sposób, że na trybunach znajdzie pomieszczenie 200 000 widzów.

Kalendarz sportowy Medjolańskiego A. K.

Medjolański Automobilklub, który jak wiadomo, nadaje ton włoskiemu sportowi samochodowemu, ogłosił na rok 1929 następujący kalendarz sportowy:

Styczeń, luty: zimowy rajd alpejski.

Wielkanoc: rajd hiszpański.

Kwiecień: wyścigi Targów Medjolańskich w Monza.

Czerwiec: Coppa Merano i rajd Medjolan—Fiume.

Lipiec: rajd Medjolan—San Pellegrino.

Sierpień: 14—18-go — rajd alpejski.

Październik: 8-go — Grand Prix Włoski

Pozatem Medjolański A. K. organizuje „Grand Prix Narodów" dla motocyklów i bada obecnie sprawę zorganizowania rajdu Medjolan—Konstantynopol.

czego brak memu samochodowi?

Pytanie I. Posiadam od grudnia zeszłego roku dyplom szoferski. Od tego czasu pracuję w pewnej firmie, jeżdżąc na samochodzie osobowym. Na czas Wystawy rodzina zamierza kupić samochód i uruchomić dorożkę. Proszę o informacje, czy mogę z tym dyplomem prowadzić taksówkę?

Odpowiedź I. Posiadane przez Pana pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, które Pan otrzymał w zeszłym roku, powinien Pan był zamienić do dnia 29 października r. b. w myśl nowej ustawy samochodowej, która obowiązuje od maja r. b., na pozwolenie prowadzenia wszystkich pojazdów z wyjątkiem użyteczności publicznej i motocykli (t. zw. zielony dyplom).

W myśl tej ustawy, która pozwolenia (dyplomy) szoferskie dzieli na 2 grupy — jedną na pojazdy prywatne, a drugą na pojazdy użyteczności publicznej, — może Pan zdawać powtórny egzamin w celu otrzymania dyplomu wyżej wymienionej, drugiej grupy.

Do egzaminu potrzeba mieć następujące kwalifikacje:

1. Posiadać dyplom na prowadzenie wozów prywatnych w ciągu roku.
2. Ukończony 21 rok życia.
3. Posiadać świadectwo moralności.

Podanie o powtórny egzamin należy złożyć do Miejskiego Urzędu Policyjnego, a o ile Pan mieszka na prowincji — do Starostwa. Do podania należy dołączyć stary wykaz szoferski, oraz zaopatrzyć w opłatę stemplową, dołączając opłatę za koszta egzaminacyjne (kwit z kasy skarbowej) w wysokości zł 20.—.

O ile upłynie już rok, od czasu posiadania przez Pana wykazu, może Pan także złożyć podanie i po zdaniu egzaminu otrzyma Pan pozwolenie na prowadzenie pojazdów użyteczności publicznej (taksówek, autobusów etc.).

Jeżeli zaś Pan w terminie nie zamienił swego dyplomu na nowy, będzie Pan musiał zdawać powtórnie, a wówczas może Pan otrzymać dyplom na dorożki dopiero po upływie roku.

Pytanie 2. Zostawiłem na dworze otwartą bańkę z oliwą i woda deszczowa dostała się do środka. Proszę o podanie sposobu, jak można usunąć wodę z oliwy.

Odpowiedź 2. Woda jest cięższa od oliwy, skutkiem czego opada na dno bańki, lecz przy dużej ilości opadanie może trwać parę dni, przyczem następuje ono tem prędzej, im oliwa jest cieplejsza.

Usunąć wodę można dwoma sposobami: 1) Wyssać oliwę wężem gumowym, t. j. pompką ssącą, której otwór wyjściowy powinien się znajdować niżej poziomu oliwy. 2) Przedziurawić dno bańki i wypuścić wodę. Należy zatknąć ten otwór, kiedy po wypłynięciu wody zacznie się wylewać oliwa. Należy oczywiście wywiercić dziurę w najniższym punkcie bańki. Po wylaniu wody z bańki można otwór zaszwejsować. Te sposoby oczyszczenia są w praktyce zupełnie wystarczające. Dla bardzo dokładnego czyszczenia niezbędna jest wirówka.

HUMOR

Taki ma dobrze



Pan Samson II z cyrku „Barnum" wykonuje drobną naprawę przy swym samochodzie.
(„The Motor")

„Fachowiec"

Przewodnik firmy Cook oprowadza grupę Amerykanów, podróżujących po Europie.

— Oto, proszę państwa, najstarszy zamek w naszej okolicy.

— Well! — pyta mr. Porker z Kalifornji, — a nie wie pan, dla jakiego filmu zbudowano ten zamek?

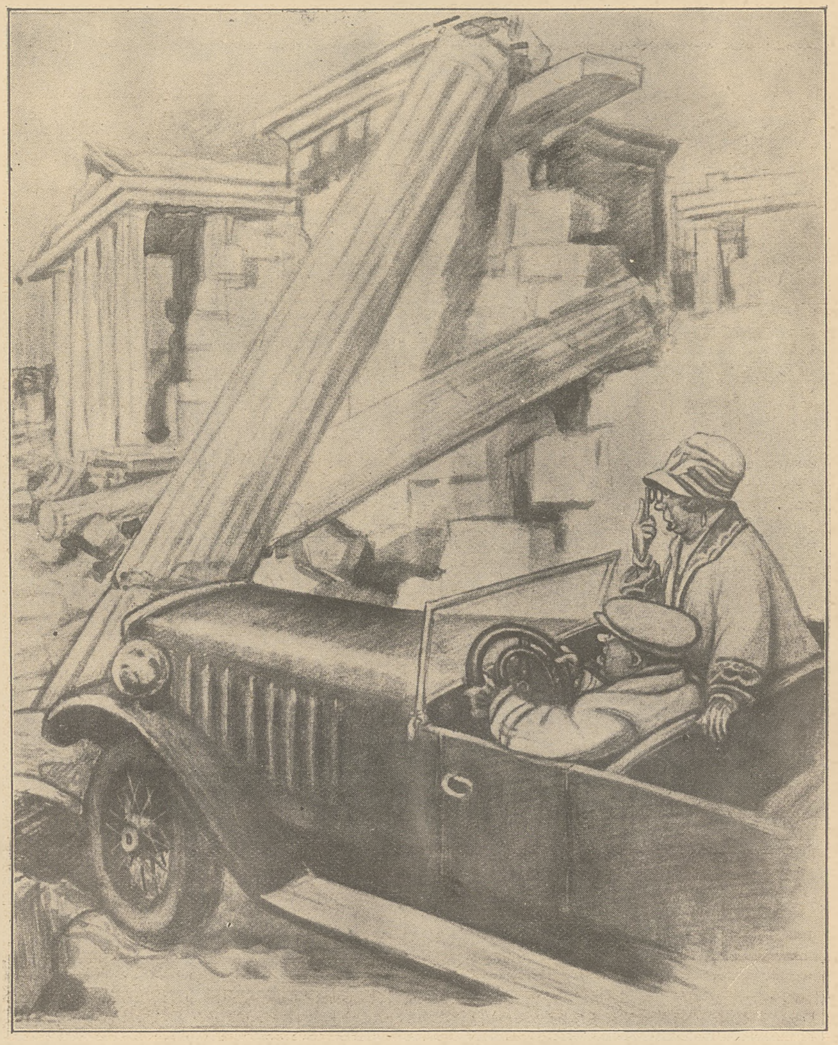
Niema sprawiedliwości

Na rynku jednego z małych miasteczek niemieckich stoi wielki pomnik Fryderyka Wielkiego. Pewnego dnia przez miasteczko przejeżdża pan Majer. Traf chciał, że zetknął się z pomnikiem Wielkiego Fryderyka i utrącił kawałek cokołu. Natychmiast zjawił się policjant i od p. Majera pobrano doraźnie 20 marek odszkodowania. Naprawiwszy, co potrzeba, p. Majer ruszył w dalszą drogę. W następnym miasteczku, nowa awantura: nasz automobilista przejechał przez nagniotek, spokojnie przez rynek przechodzącego pana burmistrza. I tu natychmiast zjawił się policjant, który spisał personalja „zbrodniarza" i dodał:

— No, panie, to pana będzie kosztowało najmniej 300 marek.

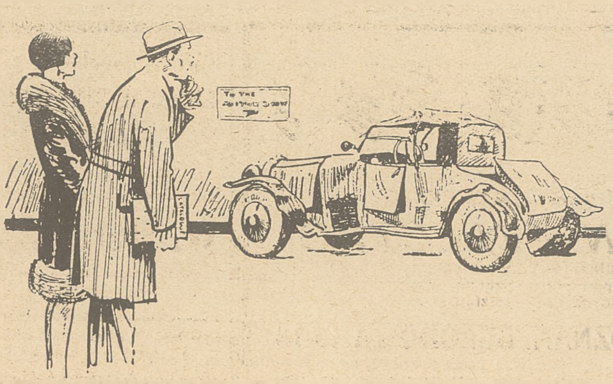
— Cóż u licha! — krzyknął oburzony Majer. Przed godziną najechałem Fryderyka Wielkiego za 20 marek, a tu za waszego burmistrza mam płacić 300 marek.

Ruiny



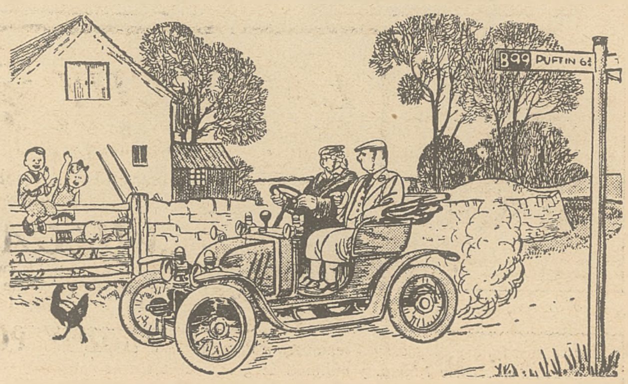
Zdaje się, Marcinie, że tu przejeżdża bardzo wiele samochodów. Lustige Blätter

Po wystawie



Takim wydaje nam się stary, dotychczas bardzo elegancki samochód, po powrocie z wystawy samochodów. („The Motor")

Nic nie pomoże



— Dlaczego właściwie nie założysz sobie z przodu szyby ochraniającej

— To na nic się nie przyda, bo wiatr i tak poczęści wieje z tyłu.

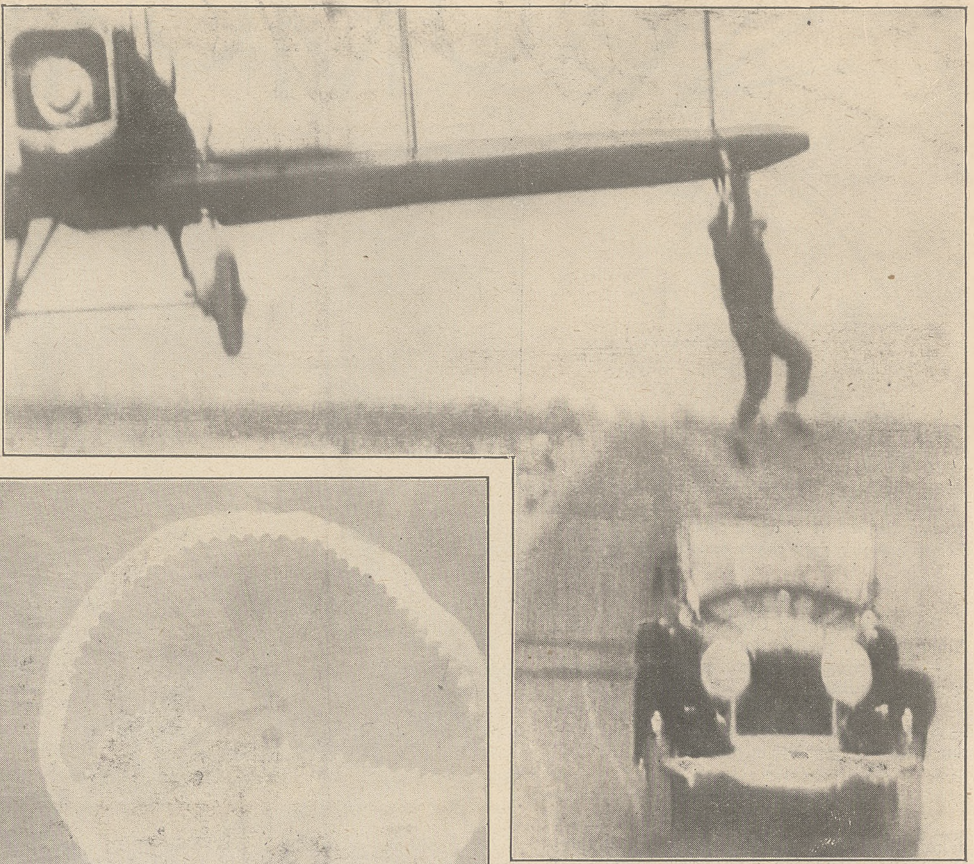
Rozmaitości ze świata

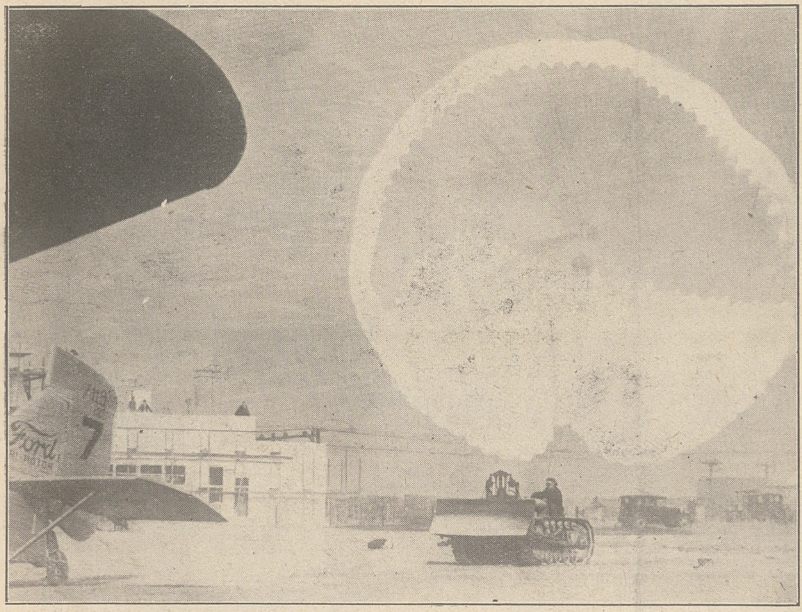
U góry po prawej: Amerykański artysta filmowy, Red Howes, „przesiada“ się z samolotu do pędzącego samochodu. Wide World

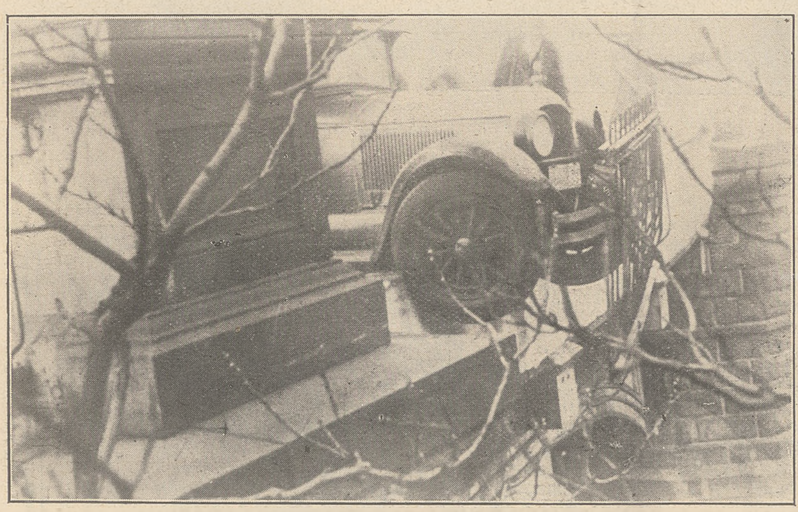
W środku po lewej: Na lotnisku Alameda (Kalifornia) odbywają się próby z nowym spadochronem, który ma utrzymać w powietrzu cały samolot. Fot.: Keystone

Na dole po lewej: Na jednym z mostów w Filadelfji, wskutek defektu hamulca, samochód wyłamał balustradę mostu i — zatrzymał się cudem tuż nad przepaścią. Wide World

Na dole po prawej: Urocza Mary Pickford, ulubienica całego świata, jest zażartą automobilistką. Wide World









Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia w tekście 1-łamowy milimetr 25 groszy. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. — Naczelny i odpowiedzialny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Tow. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.